إنترناشيونال نت

إنترناشيونال نت
NET International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL NET

إنترناشيونال نت مارس 2007 / صفر 1428
International Net March 2007 / Safar 1428

- على هامش قمة فرنسا - أفريقيا
- محطة حاويات شركة بورسعيد لتداول الحاويات
- أهمية تأمين المعلومات الألكترونية
- مراسم توقيع بروتوكول التعاون العلمى بين معهد النقل الدولى بالأكاديمية العربية وشعبة خدمات النقل الدولى
- ملف العدد : نقل البضائع بالسكة الحديد
- على رصيف الحماقة
- بطولة الجمهورية للجمباز الإيقاعى عام 2006 - 2007



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير
* ربان أحمد بدوى (+2) 0123184320
* السيد عبد الجيد السيد (+2) 0124183204
* جيهان عبد الصمد (+2) 0126638978
* سناء كمال (+2) 0107460784
* شرين جلال (+2) 0106929403
* صفاء القلاوى (+2) 0103954631
* عبد الرحيم مصطفى (+2)0124614924
* مجدى محمد حال (2+)0122550675
* ميادة محمود (+2) 0122833584
* ياسمين عبد المجيد (+2) 0129077337

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
0096394239440
فاكس 0096343714536

* السعودية - جدة
تليفون: (6369985) - (2) - (966+)
فاكس: (6369459) - (2) - (966+)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+
توزع فى جميع أنحاء العالم

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير



واعتصموا بحبل الله جميعا ..

إنها كانت دعوة مباركة .. تلك التى وجهها خادم الحرمين الملك عبد الله بن عبد العزيز آل سعود للزعماء الفلسطينين ليجتمعوا فى قصر الصفا المطل على بيت الله الحرام لعقد جلسة الحوار الفلسطينية، ولقد وفرت المملكة العربية السعودية جميع الأجواء لإنجاح هذا الحوار والتوصل إلى إتفاق بين جميع الأطراف .. وقد أعرب العاهل السعودى عن أمله فى ألا يخرج الفرقاء من الديار المقدسة بإتفاق ملزم، وأن يقسموا بالله وعلى كتابه الكريم وفى رحاب بيت الله على إيقاف هذا الإقتتال وشلال الدم الذى لا يخدم إلا أعداء الأمة..

لقد صرح الرئيس الفلسطينى محمود عباس قبل جلسة الحوار بأن المقترح لجدول الأعمال هو تشكيل حكومة الوحدة الوطنية وأسس المشاركة والإتفاق على إعادة بناء وتفعيل منظمة التحرير الفلسطينية وتعميق الوفاق الوطنى بين الأخوة والأشقاء وأبناء الوطن الواحد.

وأكد أبو مازن أن الجانبين لن يخرجا من هذا المكان المقدس إلا بعد التوصل إلى إتفاق حول القضايا المطروحة.

وأشار خالد مشعل إلى إنه لا مجال أمام فتح وحماس إلا الأتفاق، ودعا إلى حوار على قاعدة الإنفتاح والأخوة والمحبة، وأكد على أن عقد هذا اللقاء هو من أجل إرضاء الشعب الفلسطينى الذى عانى الكثير من الإحتلال والتشتت والهجرة ويتطلع إلى الوحدة الوطنية.

وأكد أحمد قريع رئيس الوزراء الفلسطينى السابق بأن الجهود التى تبذلها كل من مصر والأردن لا تتعارض مع الدعوة السعودية لعقد لقاء الحوار بين حركتى فتح وحماس فى مكة المكرمة لأن الجهود السعودية تعتبر مكملة للجهود المصرية.

وأشار نبيل عمرو مستشار الرئيس الفلسطينى قبل الجلسة الإفتتاحية للحوار بأنه سيتم بدء الحوار مما تم التوصل إليه سابقاً من نتائج فى موضوع البرنامج السياسى وتوزيع الحقائب الوزارية.

ولقد إجتمع بمكة المكرمة وفد حركة فتح برئاسة الرئيس محمود عباس (أبو مازن) مع وفد حماس برئاسة خالد مشعل، وحضر الإجتماع إسماعيل هنية رئيس الحكومة الفلسطينية حيث تم التوصل إلى إتفاق دائم لوقف الإقتتال الداخلى بين أنصار الطرفين، وتشكيل حكومة وحدة وطنية بعد تجنيب الخلافات الشخصية وتلبية مطالب وطموحات الفلسطينيين وحلمهم فى دولة مستقلة يقودها وطنيون مخلصون. وقد نص الإتفاق على تحديد مبادئ الحركة المشتركة والمهام المنتظره مستقبلاً وسبل الحوار بجانب تشكيل حكومة الوحدة الوطنية وخطاب التكليف الموجه إليها. وتم التوقيع على نص الإتفاق الذى تضمن:

* تشكيل حكومة الوحدة الوطنية الفلسطينية برئاسة إسماعيل هنية.
* تقاسم السلطة بين القوى السياسية الفلسطينية المختلفة حيث حصلت حماس على 8 حقائب وزارية وفتح على 6 حقائب والكتل البرلمانية الأخرى حصلت على 4 حقائب، وتم تخصيص 3 حقائب سيادية للمستقلين وهى الخارجية والداخلية والمالية.
* التوافق على مواصلة إصلاح منظمة التحرير الفلسطينية وفق إتفاق القاهرة وقد أعلن كل من الرئيس أبو مازن وخالد مشعل أن الإتفاق يجب أن يصمد ويستمر وأن النيات الطيبة للأشخاص والأطراف كفيلة بتنفيذ الإتفاق كما يجب أن تلتزم الحكومة الجديدة بخطاب التكليف نصاً وروحاً.

لقد رحب مجلس جامعة الدول العربية بإتفاق مكة المكرمة الذى أبرم تحت رعاية السعودية وطالب المجلس كافة الأطراف الدولية برفع الحصار الظالم الذى فرض على الشعب الفلسطينى فوراً، والبدء فى عملية سلام جادة تؤمن إنسحاباً إسرائيلياً كاملاً وقيام دولة فلسطينية مستقلة عاصمتها القدس وناشد المجلس الفلسطينيين الحفاظ على وحدة الصف.

إنه من المتوقع قيام إسرائيل بإثارة حالة جديدة من الصراع الملح لتعطيل تطبيق الإنفاق الفلسطينى، ويؤكد ذلك الحفريات التى تجريها قريباً من باب المغاربة بهدف توسيع حائط المبكى وإقامة كنيسة يهودية إلى جواره لتهويد القدس الشرقية لتصبح المدينة بأكملها جزءاً من إسرائيل.

إن إتفاق مكة يعتبر خطوة فى طريق طويل يتطلب القوة والإرادة والعزم للوقوف أمام التدخلات الخارجية المتوقعة، فهو يشكل حكومة وحدة وطنية وفرصة للإستقرار والإنضباط لأمنى بجانب صيانة حقوق الشعب الفلسطينى.. إن كل عربى يتمنى لحكومة فلسطين لجديدة التماسك والتوحد ولم الشمل ..

عاصم السيد أحمد



حركة الموانى المصرية
خلال شهر ديسمبر 2006

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال ديسمبر 2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أترية وغلال	أسمدة	مشتقات بترولية	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	.
الدخيلة	.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	.
دمياط	253.6	466.6	52.1	-	1.0	38.0	811.3	64.3	187.4	1063	233
بورسعيد	13.5	160.2	12.9	-	25.3	1.3	213.2	61.7	313.4	588.3	390
شرق بورسعيد	4.9	-	-	-	-	-	4.9	18.2	624.9	648	96
العريش	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
السويس	0.1	3.5	-	1.0	3.5	-	8.1	-	-	8.1	54
الأدبية	142.47	11.25	12.82	1.2	79	77.53	324.27	2.44	-	326.71	70
سفاجا	1.5	63.1	26.5	-	0.9	-	92.0	-	-	92.0	63
الحمراوين	.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
أبو الغصون	.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
نويبع	4.2	3.0	-	0.3	0.4	0.01	8	-	-	8	102
السخنة	0.4	-	-	-	-	-	0.4	82.8	46.4	129.6	24
الإجمالى	420.5	707.78	104.33	2.5	32	116.9	1384.01	229.5	1172.1	2785.61	1070

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال ديسمبر 2006

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أترية وغلال	أسمدة	مشتقات بترولية	مبردات ومجمدات	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-		-	-	-	-	-	.	.
الدخيلة	-	-	-	-		-	-	-	-	-	.	.
دمياط	12.4	28.6	323.8	148.3	1.1	-	366.8	881	66.2	163.8	1111	233
بورسعيد	9.2	1.0	1.9	-	18.3	-	-	30.4	101.7	235.0	367.1	390
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	58.3	613.4	671.7	96
العريش	-	-	73.8	-	50.4	-	-	124.2	-	-	124.2	34
السويس	2.9	40.3	3.0	-	-	0.9	-	47.1	-	-	47.1	54
الأدبية	119.1	3.8	43	33.2	-	0.1	0.6	199.8	9.0	-	208.6	70
سفاجا	0.9	4.4	71.3	-	-	0.1	-	76.7	-	-	76.7	63
الحمراوين	-	-	65.5	-	-	-	-	65.5	-	-	65.5	3
أبو الغصون	-	-	8.0	-	-	-	-	8.0	-	-	8.0	1
نويبع	9.7	9.1	0.5	-	-	1.2	0.2	20.7	-	-	20.7	102
السخنة	-	-	133.4	-	-	-	-	133.4	55.3	-	188.7	24
الإجمالى	154.2	86.93	724	181.5	69.8	2.2	367.7	1586.33	290.5	1012.2	2889.03	1070

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال ديسمبر 2006

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
دمياط	5884	6316	12200	20367	17629	37996	50196
بورسعيد (غرب)	7344	11000	18344	31635	25313	56948	75292
شرق بورسعيد	2717	4876	7593	76826	77816	154642	162235
السويس	565	551	1116	0	0	0	1116
الأدبية	8009	13548	21557	4571	47	4618	26175
الأجمالى	24519	36291	60810	133399	120805	254204	315014

أجندة إنترناشونال

* تبدأ أول مارس الجارى المرحلة الأولى من تغير أرقام التليفونات الثابتة بالقاهرة الكبرى من 7 أرقام إلى 8 وذلك بهدف توفير سعات جديدة.
* تستضيف القاهرة بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات بمدينة نصر فى الفترة من 1-4 مارس الجارى المعرض "APEX 2007" العربى الأفريقى الثالث التعبئة والتغليف وتكنولوجيا صناعة الأغذية والمشروعات.
* يعقد أول مارس الجارى بمدينة شرم الشيخ مؤتمر العمل العربى تحت رعاية الرئيس حسنى مبارك وسيوجه الرئيس كلمة للمؤتمر التى تستضيفه مصر.
* توقع مصر مع الإتحاد الأوروبى بالعاصمة البلچيكية بروكسل فى الأسبوع الأول من مارس الجارى إتفاقية سياسية الجوار، وذلك فى إطار عملية برشلونة تمهيداً لإقامة منطقة تجارة حرة بين مصر والإتحاد الأوروبى ودول الجوار بحلول عام 2010
* أجلت دائرة توحيد المبادئ بالمحكمة الإدارية العيا بمجلس الدولة إلى جلسة 10 مارس الجارى نظر الطعن المقدم من رئيس الجامعة الأمريكية بالقاهرة ضد حكم القضاء الإدارى بتمكين الطالبات المنقبات من دخول الجامعة والإنتظام بها.
* تجرى إنتخابات رئاسة الجمهورية فى موريتانيا فى 11 مارس الجارى وقد أودع 21 مرشحاً ملفاتهم لخوض هذه الإنتخابات.
* يزور القاهرة 12،11 مارس الجارى نور سلطان رئيس كازاخستان على رأس وفد كبير من رجال الأعمال، وذلك لإجراء مباحثات مع الرئيس حسنى مبارك تتناول سبل تعميق العلاقات بين البلدين خاصة فى المجالات الإقتصادية.
* يقوم الإتحاد العربى للحديد والصلب بتنظيم مؤتمر قمة الصلب العربى الذى يعقد خلال الفترة من 14 إلى 17 مارس اجارى.
* يقام معرض "سيبت التكنولوچيا" للمعلومات والإتصالات فى الفترة من 15 إلى 21 مارس الجارى حيث تشارك الشركات المصرية العرضة فى أول دورة تدريبية تقيمها أكاديمية المعارض الألمانية.
* قرر الدكتور فتحى سرور رئيس مجلس الشعب إحالة موضوع الحفائر بالحرم القدس الشريف إلى اللجنة الثقافية لإعداد تقرير يتم عرضه على مجلس النواب التونسي فى دورة الثالثة التى تعقد فى تونس يوم 17 مارس الجارى.
* يقام بإيطاليا مهرجان ميلانو السينمائى الدولى السابع عشر لسينما أفريقيا وأسيا وأمريكا اللاتينية خلال الفترة من 19 إلى 25 مارس الجارى.
* يعقد الإتحاد العربى لغرفة الملاحة البحرية ورشة عمل تدريبية بالأسكندرية خلال الفترة من 27 إلى 29 مارس الجارى وذلك بالتنسيق مع المنظمة البحرية العالمية BIMCO ويشارك فى الدورة خبراء من جميع دول العالم وأعضاء المنظمة البحرية العالمية.
* تقرر عقد القمة العربية التاسعة عشر بالمملكة العربية السعودية فى 28 مارس الجارى وقد تم تشكيل وفد من كبار مسئولي الأمانة العامة بجامعة الدول العربية لإستكمال كل الأعمال التحضيرية لهذه القمة التي يسبقها إجتماع لوزراء الخارجية العرب يوم 26 من نفس الشهر.
* ينظم نادى يرموك البقعة الأردنى بطولة الأندية العربية الرابعة (رجال وسيدات) لرفع الأثقال خلال الفترة من 28 مارس الجارى وحتى 12 أبريل القادم بمدينة عمان.
* تقام بطولة أيرلندا الدولية للكاراتيه خلال الفترة من 27 مارس الجارى وحتى 2 أبريل القادم، وينظم الإتحاد المصرى للكاراتيه بطولة الجمهورية للمناطق بمحافظة بورسعيد يومى 30 و31 مارس الجارى حيث يشارك فيما أكثر من 700 لاعب ولاعبة كارتيه

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر ديسمبر 2006

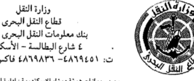
البيان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	0	7566	47575	5111	24220	10735	4831	100038
مغادرة	0	10518	28014	5400	31221	7140	7057	89350
الإجمالى	0	18084	75589	10511	55441	17875	11888	189388

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال ديسمبر 2006

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد (غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	0	0	104	59	2	32	27	34	4	8	11	1	35	317
سفن صب جاف	0	0	28	5	0	1	3	5	3	0	4	0	0	49
سفن صب سائل	0	0	17	5	0	1	1	28	0	0	2	0	0	54
حاويات	0	0	84	84	94	0	4	1	17	0	0	0	0	284
سفن ركاب وسياحة	0	0	0	22	0	0	19	1	0	47	46	42	67	244
اخرى	0	0	0	214	0	0	0	1	0	0	0	0	0	215
إجمالى عام	0	0	233	389	96	34	54	70	24	55	63	43	102	1163

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

Sokhna Port, Case Study

11. Future Development of Port Logistics
through the establishment of cost centers to all logistics activities inside and outside the port, Sokhna Port is planning to develop those elements to achieve the maximum efficiency at the lowest cost.
Logistics activities is planned to be electronically monitored and improved continuously. This will definitely give a competitive edge to the port to compete for shipping lines and cargo using other ports in the area.

12. Conclusions and Recommendations
From the above it can be easily realized that logistics management is becoming a science of its own. The most important part of this is training and educating the staff working in the port in order to work and operate as one team striving to reach the ultimate goal of a perfect logistics system which is efficient and cost effective.
It is therefore recommended to train the staff in logistics management and to device the plans for them to apply it in their daily work.

(Footnotes)
[1] Based mainly on the Book "Strategic Logistics Management" by I.R. Stock & D.M. Lambert
[2] Advisor to the President and CEO, Amiral Management Corporation

الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية





MASTER CLASS WORKSHOPS - BILLS OF LADING

الإسـكـنـدريـة - من 27 - 29 مـارس 2007
بـفـنـدق هـيـلـتـون جـريـن بـلازا

يقوم الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية بالتنسيق مع المنظمة البحرية العالمية BIMCO بعقد ورشة عمل تدريبية بالإسكندرية فى الفترة من 27–29 مارس 2007 بفندق هيلتون جرين بلازا وموضوع الدورة هو:
.MAster Class Workshops - Bills of Lading
وللعلم فإن الدورة ستعقد لأول مرة فى الشرق الأوسط، وتم عقد الدورة السابعة فى روتردام بهولندا.
ومواد هذه الدورة تفيد جميع من يتعامل مع بوليصة الشحن فى مجال التجارة الدولية (سواء مصدرين / مستوردين / ملاك سفن / مستأجرى سفن / بنوك / تأمين / وسطاء سفن / Freight Forwarder / التمثيل التجارى بالسفارات والقنصليات.
يقوم بتنفيذ هذه الدورة خبراء عالميون فى هذا المجال الحيوى.

وحيث أن المشتركين محدد عددهم 48 مشارك فقط.
فإننا نوصى لمن يرغب أن يسارع فى الحجز حيث أن المنظمة قامت بالنشر عن هذه الدورة لأعضائها فى جميع أنحاء العالم ومنتظر حضور نسبة عالية من خارج المنطقة العربية.
كما قام الاتحاد بإخطار البنوك ورجال الأعمال المهتمين والاتحادات العربية والغرف التجارية (شعبة المستوردين والمصدرين) والسفارات والقنصليات والتمثيل التجارى.
للتعاقد أو الحجز



اللواء / حاتم القاضى
رئيس الإتحاد العربى
لغرف الملاحة البحرية

مجلس الإدارة: 32 ش سعد زغلول الإسكندرية
ت: 03/4840680
بريد ألكترونى general@Kadmar.com
فاكس: 03/4848326
WWW.ARABFCS.ORG

Federation of Chambers of Shipping
Fax: +203 5838266
Phone: +203 5838266 - +2010 8196184
E-mail: info@arabfcs.org
WEB: WWW.ARABFCS.ORG

Logistics and Supply Chain Management

DR. ISMAIL MOBAREK

Part 2



6. Measuring and Selling the Value of Logistics

It cannot be taken for granted that customers will understand the value being added and be willing to compensate for it. Customers must be shown on a regular basis the value that is being created by logistics. It is easy for management within the firm to ignore logistics and to underestimate its importance when things are going well. For this reason logistics management must measure and sell the value created by logistics internally as well as externally throughout the supply chain.

There are several options for the firm to measure the value added by logistics. Those options include the following:

1. Customer Satisfaction;
2. Customer Value Added;
3. Total Cost Analysis;
4. Profitability Analysis;
5. Shareholders Value.

Customer satisfaction measures are the least quantitative in financial terms, and shareholders values is the most comprehensive financial measure. Shareholder value is a better measure than profitability because profitability can be manipulated in the short term. Shareholder value considers all cash flows related to the profit and loss statement as well as the balance sheet, now and in the future. Future cash flows are discounted to a net present value on a risk adjusted basis. So shareholder value considers not just earnings but also the investment required to generate those earnings both now and in the future. This long term orientation means that management is less likely to make wrong decisions.

Customer satisfaction occurs when the business successfully fulfill their obligations on all components of the marketing mix: product, price, promotion, and place. There are at least four reasons why the company should focus on customer service. First, satisfied customers are typically loyal and make repeated use of the service. Second, it can be up to five times as costly to attract a new customer as it is to keep an old one. Third, customers who decide to defect are very likely to share their dissatisfaction with others. Fourth, it is more profitable to sell more service to existing customers than it is to find new customers for the same level of service increase. Therefore, in many businesses research is periodically conducted in order to determine customers' needs and set customer service levels so that managers can recognize trade-off efficiencies in revenue and total logistics costs.

In terms of selling value to the customer, the weakness in the first two measures is that they leave it up to the customer to determine the economic benefit of customer service. Many customers will not do that. If management expects the customer to pay more for better service, then it is management's responsibility to express to the customer the benefits of the higher levels of customer service in financial terms.

Total cost analysis involves figuring out how to minimize the total costs of logistics- including transportation, warehousing, inventory, order processing and information systems, and purchasing and production-related lot quantity costs- while achieving a given customer service level. Thus, the basic principle of total cost analysis is that managers should consider the total cost of all logistics activities pertaining to the port instead of trying to reduce the cost of one or more individual logistics activities.

7. Strategic Logistics Plan

The Strategic Logistics Plan is defined as a unified, comprehensive, and integrated planning process to achieve competitive advantage through increased value and customer service, which results in superior customer satisfaction, by anticipating future demand for logistics services and managing the resources of the entire supply chain. This planning is done within the context of the overall corporate goals and plan.

This definition comprises three major elements: First, the long-term goals; Second, the means to achieve these goals; and Third, the process of achieving these goals. The strategic plan cover a period of five or more years.

8. Sokhna Port as a Logistics Center

The work performed by Sokhna Port includes both supply chain management and logistics activities and its control.

For the supply chain management Sokhna Port is carrying out the following:

1. Customer relations management

Sokhna Port is doing its best to attract customers and develop the relationship with them. The port is providing its customers with a total management system inside and outside the port. The port is fully computerized with minimal paper work required. Customers need only to plug in the system.

2. Customer service management

The total management system provided by the port would allow the customers to manage their own accounts, and at the same time allow the port to manage it for them. This is achieved through the cluster of companies such as Sokhna Port Development Company, Royal (forwarders), Royal Bossman (logistics), Echco (cargo handling),...etc.

3. Demand Management

Sokhna Port Management is always reviewing the demand needs on the port and taking the necessary steps to meet them.

As for the logistics activities, Sokhna Port is always providing the best customers service and is always studying and preparing the demand forecasting. The logistics communications is one of the strongest characteristics of Sokhna Port compared to all other competing ports. Logistics management, traffic and transportation management are among the main activities of the port.

9. Outreach versus In-reach for Sokhna Port logistics

As explained above Sokhna Port is heavy on supply chain management and identification and improvement of all logistics activities. Compared to other ports in Egypt Sokhna Port is adapting an outreach policy while other ports adopt the in-reach policy. This simply means that Sokhna Ports is following an aggressive marketing plan and go after customers to show them the port potential and the advantages that they would gain by using the port. This has been quite successful in attracting foreign investment to start industrial plants in the port, among which are:

* Biodiesel processing plant
* A grain silos facilities
* A sugar producing plant
* A magnesium smelting plant
* A livestock producing facility
* Ammonia tanks
* A tank farm facility
* A methanol producing plant
* A wool scouring plant

This will turn the Sokhna Port into the 1st commercial industrial port in Egypt.

A master plan was prepared for the port till 2020, which has been approved by the relevant authorities. With the new industries and activities in the port a number of relevant studies are underway to compliment the port facilities such as:

* Traffic study,
* Infrastructure Master Plan,
*Geophysical investigations and soil characteristics determination,
* An overall environmental impact assessment study,
*Mathematical modelling and simulation modelling for the basins and navigation in the port.

10. Measuring and Selling the Port Logistics Value

Sokhna Port, through its management information system (MIS), was able to determine the cost of logistics in the port. While the cost of logistics in developing countries port reach 30%, the international norm is about 8%. Sokhna Port has succussed in reaching 13% by 2004 and is targeting to reach the international 8% by end of 2005



أخبار من فوق السحاب

مشاركة القطاع الخاص فى المطارات

أنتهت الدراسة الخاصة بطرح عدد من المطارات المصرية للمشاركة أمام المستثمرين، وقد صرح الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى بأن البداية ستكون بمطارى سانت كاترين وبورسعيد، على أن تكون نسبة مشاركة وزارة الطيران المدنى 51% وللمستثمرين 49%، وتكون الإدارة من حق الوزارة.

خطوط جديدة لمصر للطيران

صرح الطيار شريف جلال رئيس شركة مصر للطيران للخطوط الجوية بأنه تقرر بدءاً من جدول التشغيل الصيفى تشغيل 3 خطوط جديدة من القاهرة إلى مدن كوالالمبور الماليزية ولشبونة البرتغالية وجوانز جنوب الصين، وتقوم لجنة النشاط التجارى بالشركة بدراسة تسيير خط جديد إلى كازاخستان.

جولة بمطارى الأقصر وأسوان

قام الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى بجولة بمطارى الأقصر وأسوان لمتابعة العمل اليومى بالمطارين إلى جانب متابعة أعمال التطوير التى تتم بهما، ومدى إستيعاب الكوادر البشرية للتكنولوجيا والأجهزة الحديثة المستخدمة بالمطارين، وللتعرف على الإحتياجات فى هذا المجال، وقد أشار الوزير إلى أن الحركة الجوية بمطار الأقصر فى تحسن متزايد ولكن بالنسبة لمطار أسوان فمازالت الحركة الجوية أقل من الإمكانيات التى يحظى بها المطار.

مد سن تقاعد الطيارين

وافقت هيئة الطيران المدنى المصرى على مد سن التقاعد للطيارين إلى 65 عاماً بدلاً من 60 عاماً، وذلك بناء على موافقة منظمة «الايكاو» لجميع شركات الطيران العاملة على مستوى العالم بشرط إجراء كشف طبى دورى كل 6 أشهر حتى بلوغ 63 عاماً وفحص طبى كل 3 شهور حتى سن 65، بجانب عدم تجاوزن سن مساعد الطيار 50 عاماً.

زيادة الرحلات إلى طرابلس والخرطوم

قررت مصر للطيران زيادة عدد رحلاتها إلى طرابلس والخرطوم لتصل إلى 14 رحلة أسبوعية لكل منهما بدلاً من 7 رحلات وذلك إعتباراً من الصيف القادم.

أخبار ومحطات

تصميم السد العالى

أكد سمير يوسف محافظ أسوان أن تصميم السد العالى يمكنه مقاومة القنبلة الذرية، حيث أن قاعدته من صخور جرانيت أسوان القادرة على تحمل أى إعتداء، وقد قامت هيئة السد العالى بإنشاء مصنع للحقن لمعالجة أى ضرر يحدث بجسم السد العالى فوراً وبنفس مواد بناء السد.

الإتصال بالكمبيوتر فى السيارات

قدمت شركة فورد للسيارات البرنامج الجديد"ستيك" للإتصال بالكمبيوتر فى السيارات الذى أنتجته شركة مايكروسوفت، ويسمح هذا البرنامج للسائق بإجراء المكالمات بدون إستخدام يديه، والإستماع والرد على الرسائل التى ترد على الهاتف المحمول ومن المتوقع تركيب هذا البرنامج فى أكثر من 600 مليون سيارة فى مختلف أنحاء العالم.

منع الصيد فى شواطئ المتوسط

تقرر منع الصيد بجميع وسائله فى الشواطئ الواقعة على البحر المتوسط خلال الفترة من أول مايو وحتى نهاية يونيو من كل عام وسيتم التحفظ على وحدات الصيد المخالفة ومصادرة الأسماك وأدوات الصيد وقد صرح أمين أباظة وزير الزراعة وإستصلاح الأراضى بأن هدف الوزارة فى المرحلة القادمة الإرتقاء بالثروة السمكية للوصول إلى 1.5 مليون طن أسماك سنوياً

نشاط الموانى السعودية

وصل حجم البضائع التى تم مناولتها فى الموانى السعودية 99.5 مليون طن بزيادة 1.3% عن نفس الفترة من العام السابق حيث إرتفعت الواردات بنسبة 3.7% فى حين إنخفضت الصادرات بنسبة 0.2% وكانت الكمية الأكبر من البضائع من نصيب ميناء جدة حيث وصلت إلى 30.4 مليون طن، جاء بعدها ميناء الملك عبد العزيز بالدمام بكمية 13.2 مليون طن وبزيادة 7.8%.

التعاون بين النقل والتنمية والمالية

قدمت وزارة التنمية الإقتصادية 180 مليون جنيه لتنفيذ عملية إزدواج طريق القاهرة/ أسيوط الغربى، وقد صرح المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل بأن ذلك يأتى فى إطار خطة عاجلة لرفع كفاءة الطرق السريعة لتحقيق أعلى معدلات الأمن والسلامة وأشار الوزير إلى التعاون المثمر بين وزارات النقل والتنمية الإقتصادية والمالية.

تدريب العاملين بالجمارك

وقعت مصلحة الجمارك المصرية مذكرة تفاهم خاصة بتنفيذ المشروع المصرى السويسرى لرفع كفاءة التدريب الجمركى بما يتماشى مع التطورات العالمية، وقد صرح جلال أبو الفتوح رئيس الجمارك بأن مصلحة الجمارك ستعتمد فى الفترة المقبلة بشكل أساسى على العنصر البشرى ، وأن هذا المشروع له ثلاث محاور أساسية تنحصر فى إعداد وتجهيز الكوادر الجمركية بأحدث الطرق العلمية الخاصة بالتدريب، وأن المصلحة سوف لا تقبل كوادر جديدة للعمل بها إلا إذا كانت حاصلة على برامج التدريب، وقد وصلت تكلفة هذا المشروع إلى مليون و380 ألف فرنك سويسرى بمنحة سويسرية.

منحة قطرية لتوريد جرارات

تم التعاقد - بمنحة قطرية قيمتها 120 مليون دولار - على توريد 40 جرار قطار جديد من الولايات المتحدة مع بداية شهر سبتمبر من العام القادم، وقد أشار المهندس محمد منصور وزير النقل إلى أهمية ما يتمتع به الرئيس مبارك من علاقات متميزة على المستويين الرسمى والشخصى مع إخوانه ملوك ورؤساء الدول العربية والأوروبية وهو ما دفع دولة قطر الشقيقة لتقديم هذه المنحة التى تعكس روح الأخوة والمحبة التى تربط البلدين على المستويين السياسى والشعبى .

مخلفات البرتقال وقود للسيارات

صرح إيستبان جونزاليس رئيس التخطيط والإسكان فى مقاطعة بلنسية الأسبانية بأن هناك محاولة لتحويل لب وقشر البرتقال إلى إيثانول عضوى لاستخدامه كوقود للسيارات خاصة وأن مخلفات مصانع البرتقال بالمقاطعة تصل إلى 500 طن تكفى لإنتاج 37.5 مليون من الإيثانول العضوى الذى يمكن خلطه بالبنزين لتقليل انبعاثات ثانى أوكسيد الكربون المسبب لظاهرة الاحتباس الحرارى .

اللجنة العليا المصرية / الليبية المشتركة

تم عقد إجتماعات الدورة التاسعة للجنة العليا المصرية / الليبية المشتركة بالقاهرة خلال الفترة من (18 - 21) ديسمبر 2006 برئاسة السيد الدكتور / رئيس مجلس الوزراء والسيد الدكتور / أمين عام اللجنة الشعبية العامة بالجماهيرية العظمى حيث أنه من مقررات اللجنة ما يلى:

مقررات الدورة التاسعة للجنة العليا الليبية المصرية المشتركة

القاهرة 20 - 21 ديسمبر 2006

النقل البحرى:

أ - أكدت اللجنة على أهمية دراسة إنشاء خطوط ملاحية منتظمة بين موانى البلدين لنقل الركاب والبضائع مع حث وتشجيع القطاع الخاص على المساهمة فى إنشاء هذه الخطوط .

ب - أتفق الجانبان على تحديث إتفاقية التعاون فى مجال النقل البحرى الموقعة بين البلدين بتاريخ 26 / 1360/12 و.ر (1992 مسيحى) على أن يتم تباد ل مقترحات التحديث عبر القنوات الدبلوماسية خلال ثلاثة أشهر.

ج - إتفق الجانبان على إستمرار عقد اللجنة الملاحية المشتركة فى مواعيدها على أن يتم تبادل مقترحاتهما لجدول الأعمال خلال ثلاثة أشهر عبر القنوات الدبلوماسية متضمنة المستجدات العربية والإقليمية والدولية وإنعكاساتها على التعاون بينهما فى مجالات النقل البحرى والموانئ.

الإستثمار فى مجالات النقل:

يدعو الجانب المصرى المستثمرين من الجانب الليبى للإستثمار فى جمهورية مصر العربية فى أنشطة النقل التالية بنظام الإمتياز وفقاً للقوانين المصرية المنظمة لها وهى

- الطرق
- إنشاء خطوط سكك حديدية جديدة للركاب والبضائع
- إنشاء أرصفة فى بعض الموانى المصرية

أبدى الجانب الليبى رغبته فى الإستفادة من إمكانيات المعهد القومى للنقل ورحب الجانب المصرى بذلك، وقدم بياناً بأنشطة المعهد والقواعد المعمول بها

شركـــة جلـــف بـــدر

الوكيل للخطوط الملاحية

EVERGREEN

ITALIA MARITTIMA S.P.A

HATSU MARINE LIMITED

أحمـد حلمى بدر

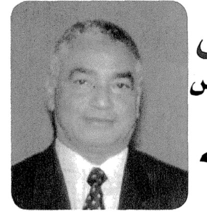
بـهــاء حـــلــمى

دكتور محمد بهاء

وجميع العاملين بالشركة

يتقدمون بالتهنئة القلبية إلى

معالى الفريق



أحمد على فاضل

رئيس هيئة قناة السويس

بالثقة الغالية

التى أولاها معاليه

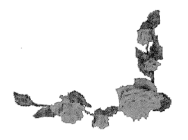
فخامة الرئيس

محمــد حسـنى مــبـارك

بتجديد فترة رئاسته للهيئة

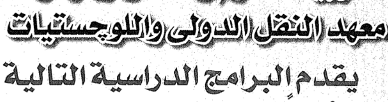
نظراً للإنجازات التى حققها

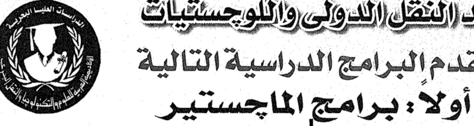
ويتمنون لسيادته دوام التقدم والإزدهار



الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى



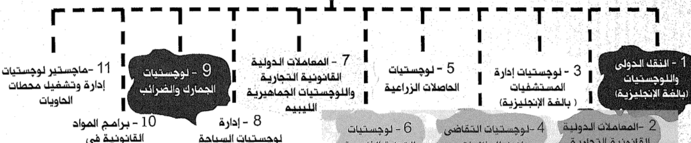




معهد النقل الدولى واللوجستيات

يقدم البرامج الدراسية التالية

أولاً : برامج الماجستير



ثانياً : دبلومات الدراسات العليا

1 – دبلوم الدراسات العليا فى النقل الدولى واللوجستيات بالتعاون مع الأكاديمية البحرية النرويجية 2 – دبلوم النقل الدولى واللوجستيات بالتعاون مع ميناء بورسودان 3 – دبلوم لوجستيات إدارة وتشغيل محطات الحاويات.

ثالثاً : الدورات القصيرة

1 - العقود البحرية
2 - الأدارة اللوجستية فى قطاع النقل البحرى والموانى
3 - ورشة عمل حول إعداد وصياغة العقود البحرية
4 - الإدارة اللوجستية المتكاملة
5 - المصطلحات البحرية
6 - قانون النقل البحرى الدولى
7 - تأجير السفن وربط البضائع
8 - مهارات التفاوض وفن الأشغال
9 - الأوجة التجارية والقانونية للنقل متعدد الوسائط
10- التلوث البحرى
11 - الإعتمادات المستندية ومستندات الثبات
12- إدارة وتشغيل سفن الحاويات
13 - التحكيم التجارى والبحرى
14- قانون البحار وحماية البيئة البحرية
15 - الإستثمارات والتمويل فى النقل البحرى
16- الوكالات الملاحية
17 - التجارة الألكترونية والأعمال
18 - المدونة الدولية لأمن السفن والموانى واللوجستيات
19 - التأمين البحري على البضائع وتسوية المطالبات وإجراءات المعاينة ومنع الخسائر

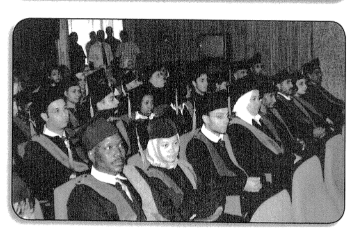


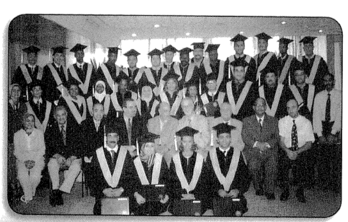
وقد شهد المعهد

تخرج عدد كبير من طلبة برامج الدراسات العليا











الإتصال والإستعلام

معهد النقل الدولى واللوجستيات

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

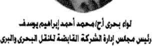
فرع الإسكندرية
طريق جمال عبد الناصر - ميامى
ص. ب: 1029
ت: 03/5482419
ف: 03/5482517

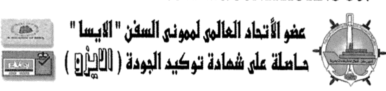
فرع القاهرة
شارع المشير أحمد إسماعيل
خلف شيراتون هيليوبولس - مصر الجديدة
ت: (16) 02/2685615
ف: 02/2680445

E-mail: iit1@ aast.edu



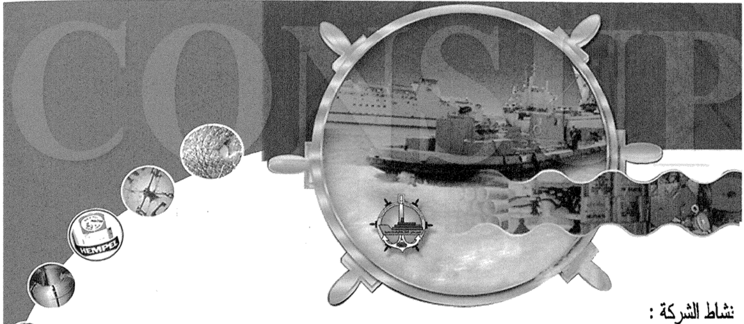








لواء بحرى أ.ح/ منير سعد محمد أبو سمرة
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب



نشاط الشركة :

- تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات وأدوات سطح وماكينة وأجهزة بحرية
- تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة الميكانيكية والدهان والمعالجة الكيميائية للهياكل المعدنية والصهاريج
- تقوم الشركة بأعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمبانى والأنشاءات
- تقوم الشركة بأعمال التبخير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن
- تقوم الشركة بكافة أعمال الخدمات البحرية
- تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بجميع موانئ الجمهورية والمناطق النائية .
- تقوم الشركة بتوريد كافة أدوات السلامة والأنقاذ وكذا كافة أدوات الغطس وتقوم الشركة بالتوريد للشركات الشقيقة فى قطاع النقل البحرى .

عناوين الشركة :

المركز الرئيسى: ٢ طريق الحرية - الإسكندرية - ت: ٠٣/٤٨٧٠٥٥٠-٠٣/٤٨٦٣٧٨٣-فاكس: ٠٣/٤٨٧٨٢٧٠

فرع الإسكندرية والدخيلة : باب (٢٧) جمرك الاسكندرية - ت: ٠٣/٤٨٠١٢١٩ - ٠٣/٤٨٠٥٢٣٤ - فاكس : ٠٣/٤٨٠٢٥٦٤

فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفى حزين بور توفيق - السويس - ت: ٠٦٢/٣٢٢٠١٣٢-٠٦٢/٣٢٢٦٨٧٩-فاكس: ٠٦٢/٣٢٢٤٣٠٦

فرع بورسعيد : شارع الجمهورية والجبرتى - ت: ٠٦٦/٣٢٤٥٦٩٧-٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٣-فاكس: ٠٦٦/٣٢٢٠٦٢٤

فرع دمياط : ت: ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥ - فاكس : ٠٥٧/٢٩٠٠٢٥

مكتب القاهرة : ٤١ ش طلعت حرب أمام الامريكين طلعت حرب - ٠٢/٣٩٢٥١٣٨ - فاكس : ٠٢/٣٩٢٧٩٥٥

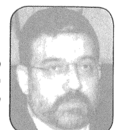
برقيا (كونساب) بجميع موانئ جمهورية مصر العربية

البريد الإلكترونى : consup٢@hotmail.com - موقع الشركة على الانترنت : www.consupegypt.com

النقل البرى فى مصر .. نظرة واقعية للمستقبل



بقلم المهندس/ حسام لهيطة
رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة إسكندرية



تمثل شبكة الطرق البرية فى مصر .. عن يقين ثروة قومية لا تقدر بثمن وتعد أحد أهم مصادر تشجيع سواء المستثمر الوطنى أو الأجنبى على أن تعيد إختيارات مواقع إنشاء المشروعات، فهذه الشبكة تربط شرق مصر بغربها وشمالها بجنوبها وتتصل بمختلف الدول التى ترتبط مصر معها بحدود برية، ومن هذا المنطلق فإن الطرق البرية فى مصر تحتل المرتبة الأولى فى النسبة التى تحظى بها سواء فى نقل الركاب أو البضائع وفى سبيل الحفاظ على تلك الثروة من المتصور أن تكون هناك رؤية واضحة للإجابة عن عدد من الأسئلة:

- هل توجد إستراتيجية واضحة لتطوير وتحديث الطرق السريعة للتوافق مع النظم والقواعد العالمية ؟

- هل تأخذ الجهات المسئولة فى الإعتبار إزالة أى عوائق مرورية على تلك المحاور؟

- هل خطط صيانة وإحلال وتجديد الطرق البرية تحقق الإرتقاء بمستويات هذه المجاور؟

- ما هى أقرب البدائل لتخفيف الضغوط على المحاور المرورية ؟

لقد عددنا فى أكثر من محفل أن مسئولية وسلطة الطرق فى مصر تتنازعها أكثر من جهة، ففى حين نجد أن الهيئة العامة للطرق والكبارى التابعة لوزارة النقل لديها سلطة إشرافية على بعض المحاور المرورية، نجد أن بعض المحافظات من خلال وزارة التنمية المحلية لها سلطة إشرافية على محاور مرورية أخرى ، ويأتى جهاز تنمية وتعمير الساحل الشمالى من خلال وزارة الإسكان والتعمير كجهة ذات سلطة على مجموعة ثالثة من المحاور المرورية، وتظهر مشكلة تنازع وتضارب سلطات تلك الجهات فى أوجه عديدة منها على سبيل المثال عند التقاطعات المرورية للمحاور التى تقع فى نطاق مسئولية هذه الجهات فمثلا محور التعمير أو ما يطلق عليه «الطريق الساحلى الدولي» التابع لجهاز تعمير الساحل الشمالى يتقاطع فى نقطة منه مع كوبرى القبارى الذى ينقل حركة النقل الثقيل للبضائع ما بين طريق القاهرة / الإسكندرية الصحراوى والطريق الزراعى مع ميناء الإسكندرية باب جمرك رقم 27 وهذا المحور تابع للهيئة العامة للطرق والكبارى، والوصلات المرورية المئوية من وإلى هذين المحورين تقع فى نطاق مسئولية محافظة الإسكندرية. وفى حالة السعى للحصول على تراخيص خاصة لمرور شحنات ذات مواصفات خاصة من حيث الأطوال أو العروض أو الإرتفاعات أو حتى أعلى من الحمولات المقررة تواجه الشركات الكثير من المصاعب فى تحديد الجهة التى يستخرج منها التراخيص وكذلك فيما يتعلق بالتنسيق مع السادة المسئولين فى كل جهة لإيجاد بدائل مرورية تحقق سلامة مرور الطرود تلك الطرود ذات المواصفات الخاصة. ومن الضرورى أن يحدث نوع من التنسيق ما بين الجهات المسبق قبل وأثناء وبعد إنشاء هذه المحاور وإن كان الحل الأسلم أن يتم توحيد مسئولية المحاور المرورية فى مصر بما يحل كثير من المشكلات.

ومن الصعب ألا يتناول حديثنا عن الطرق البرية الشريان المحورى رقم واحد فى مصر، طريق الإسكندرية القاهرة الصحراوى والذى من المؤكد أن تعكس الإحصائيات أنه يحظى بكثافة مرورية غير عادية سواء لحركة نقل الركاب أو البضائع وعدد المركبات عليه خلال العام، وقد نشر فى الصحف فى مطلع شهر ديسمبر الماضى ما يفيد مبادرة وزارة النقل بتطوير وتحديث هذا الطريق ليصبح متوافقاً مع المواصفات العالمية من خلال إلغاء التقاطعات والدوران للخلف واستبدالها بكبارى علوية، بالإضافة إلى إقامة حارة جانبية لفصل حركة السيارات السريع عن الأنشطة التى تقع على جانبى الطريق لتحقيق أعلى أعلى معدلات الأمان للمسافرين، وأن خبراء الهيئة سيتولون عمليات التنفيذ والتحديث من أولها إلى آخرها دون طرح هذا الطريق للمستثمرين حفاظاً على الثروة القومية من شبكة الطرق السريعة .. كما سيتم تزويد هذا الطريق بالعلامات الإرشادية والتحذيرية على أحدث النظم العالمية والتى توضح للمسافر كافة التفاصيل الخاصة بالطريق بما يساهم فى تأمين حركة المسافرين. وقد يتحقق الكثير من الإيجابيات على أثر تولى خبراء الهيئة عمليات التنفيذ والتحديث وهم فعلياً أصحاب خبرة وقدرة على تنفيذ هذا العمل على أكمل وجه، لكنه من الجدير أن يتم دراسة النظم الحديثة فى مشاركة الإستثمارات الخاصة مثل BOT وغيرها، والذى لا تمانع وزارة النقل فى فى تنفيذ عدد من مشروعات النقل ومنها النقل البرى وفقاً لما وقع من عقود واتفاقات مع عدد من الجهات مؤخراً.

الأكثر أهمية فى مشروع التطوير والتحديث للطريق الصحراوى بين القاهرة والإسكندرية هو ما أشير إليه بإلغاء التقاطعات والدوران للخلف وإستبدالها بكبارى علوية، بالإضافة إلى إقامة حارة جانبية لفصل حركة السيارات السريع عن الأنشطة التى تقع على جانبى الطريق ولقد نفذت كثير من دول العالم ودول فى المنطقة من بينها المملكة العربية السعودية مثل هذه الفلسفة على الطرق السريعة والتى يرتبط نجاحها فى الأساس مع دقة إختيار مواقع تنفيذ هذه الكبارى العلوية بما يتيح فى هذه المواقع إنشاء محاور فرعية على جانبى الطريق الرئيسى، بما يسمح بمناورة ومرور الكساحات المحملة بالطرود ذات المواصفات الخاصة من حيث الارتفاعات والأبعاد سواء الأطوال أو العروض والحمولات وهى نوعيات الطرود التى ترد لمشروعات البتروكيماويات والمشروعات البترولية ومحطات الكهرباء والسد العالى وعدد من المشروعات القومية فى منطقة توشكى والتى يصل ارتفاع بعضها إلى أكثر من 10 أمتار إلى جانب ارتفاع معدة النقل وعرضها إلى أكثر من 7.5 متر وطولها إلى أكثر من 20 متر وحمولها إلى أكثر من 100 طن وهى طرود تحتاج لترتيبات خاصة جداً فى عمليات نقلها ومن ثم فلا يمكن مرورها من تحت هذه الكبارى بسبب محدودية إرتفاعاتها أو مرورها من فوق هذه الكبارى بسبب حمولاتها الثقيلة كما تتطلب مساحة واسعة المناورة بسبب طول أو عرض الحمولة، ومن المعلوم أن أكثر من 70% من تلك الطرود ذات المواصفات الخاصة ترد لمختلف ربوع محافظات مصر عبر ميناء الإسكندرية والدخيلة المجهزتين بالأرصفة والمعدات لاستقبال هذه النوعية من الطرود، وأغلب هذه الطرود هامة وضرورية لتنفيذ كثير من المشروعات القومية والتى غالباً تستخدم نوعيات من المعدات والتجهيزات التكنولوجية والصناعية التى لا تنتج فى مصر وتستورد من الخارج بل أن معدات نقل هذه النوعيات من الطرود وقطع غيارها تستورد من الخارج بملايين الدولارات وتتطلب تكاليف باهظة سواء فى صيانتها أو تشغيلها ويمتلك خبرات تشغيلها عدد محدد من الشركات، ومن الضرورى أن تتيح القواعد فى مرحلة تحديث وتطوير الطريق الصحراوى إمكانية التشغيل لهذه الشركات لنقل هذه النوعية من الطرود ذات المواصفات الخاصة.

أما فيما يتعلق بخطط الصيانة والإحلال والتجديد، فمع إرتفاع تكاليف أعمال الصيانة والتجديد للمحاور المرورية فدون إتهام لجهة محددة بالتقصير نجد أن بعض هذه الأعمال لا تتم بتخطيط أو رقابة كافية بدليل أن بعضها لا يتم فى التوقيت المناسب أو بالجودة المناسبة ودون الخوض فى تفاصيل يعلمها السادة المسئولين، فإن الحفاظ على ثروتنا القومية من الطرق البرية يستدعى توجيه عناية أكبر فى ترسية مناقصات رصف وصيانة الطرق وشروطها وإختيار الجهة الخبيرة فى تلك الأعمال مع الرقابة خلال مرحلة التنفيذ وإستلام الأعمال.

ويحتاج تناول موضوع البدائل المرورية لإفراد مقالة خاصة، لأنه فى حقيقة القول أن الضغوط المرورية التى تعانيها الطرق البرية فى مصر هى التى تؤدى إلى سوء الحالة الفنية لتلك المحاور، وبالتالى ترتفع معدلات الحوادث وكثير من المشاكل التى يتم مواجهتها حالياً، لذا فمن المهم أن تكون الرؤية المستقبلية من المخططين بزيادة الاعتماد على نقل البضائع من خلال السكك الحديدية والنقل النهرى وذلك من خلال تحسين مواصفات وآليات النقل بإستخدام هذه الوسائط والتوسع فى إنشاء الموانئ المتخصصة وتجهيزها وربطها بالموانئ الرئيسية ويعد هذا مجالاً وفكراً إستثمارياً جديداً يلقى قبول لدى كثير من المستثمرين فى توجيه رؤوس أموالهم لكن هذا يرتبط بتشجيع الدولة لهم وتحفيزهم بما يحقق مزايا متبادلة لجميع الأطراف.

كما أنه من الضرورى أن يكون هناك رؤية تتعلق بزيادة أسطول سيارات النقل المتخصصة بعد تحديد مواصفة كل وسيلة بما يتطابق مع نوعية البضائع التى تصلح لنقلها والعمل على توزيعها جغرافيا على مستوى محافظات مصر بما يتناسب مع مراكز الإنتاج ومراكز التوزيع ومراكز التجارة وغيرها والعمل على القضاء على ظاهرة «الملكية الفردية» السائدة حاليا التى تؤدى إلى تحكم أفراد من أصحاب وسائل النقل المحتكرين فى بعض المناطق فى تحديد نولون «أجرة النقل» من وإلى الموانئ الرئيسية بما لا يتناسب مع التكلفة الفعلية لعملية النقل من حيث الحمولات والمسافة، وهذا يؤدى فى كثر من الحالات إلى عدم توفر العدد الكافى من سيارات النقل لنقل الكميات والنوعيات المناسبة إلى الاتجاه المناسب فى الوقت المناسب. وإتاحة تملك نوعيات غير تقليدية من وسائل النقل مثل البرادات المتخصصة فى نقل نوعيات من البضائع التى تحتاج لدرجات برودة معينة والعمل على حل كثير من المشكلات التى يواجهها زيادة هذه النوعية من الوسائل فى مصر والذى على أثره يتم السماح لبرادات من بعض الدول المجاورة لتنفيذ نقليات فى الداخل، وقد يجرنا الحديث فى هذا الموضوع قبل الختام إلى ضرورة عمل إتفاقية بين الدول العربية تسمح بتسيير الشاحنات بين الدول العربية وفق اشتراطات يتم الإتفاق عليها بين الدول الأعضاء أو وضع ضوابط لحماية حقوق الشركات المصرية التى لا تلقى معاملة بالمثل سواء فيما يتعلق بالوسيلة أو السائق وهى أوضاع لا تصب فى صالح النقل البرى فى مصر.

من الجزئيات الفرعية لكنها العالية الأهمية أن يتم مراجعة الاشتراطات والمواصفات الفنية وإجراءات ووسائل السلامة التى يجب توافرها فى وسيلة النقل لكى يسمح لها بإتمام رحلة آمنة على الطرق البرية وهذا يحتاج نوع من المراجعة لقوانين المرور مع الأخذ فى الاعتبار للمواصفات الخاصة للمقطورات والكساحات التى تنقل نوعيات خاصة من البضائع وهى الطرود ذات المواصفات الخاصة. ويمتد أثر ذلك أيضاً إلى ضرورة بحث سبل منح بعض التسهيلات للشركات التى تملك مثل هذه النوعية من المركبات فى استيراد قطع الغيار والصيانة اللازمة للحفاظ على الحالة الفنية الجيدة للوسيلة.

علـى هامـــش

بقلم عبد السلام السيد أحمد



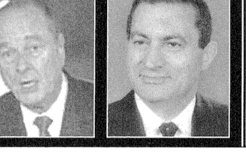
قمة فرنسا ـ أفريقيا

عقدت بمدينة كان جنوب فرنسا القمة الرابعة والعشرين بين أفريقيا وفرنسا تحت شعار « أفريقيا والتوازن العالمى »، وبحضور ثلاثين من قادة الدول الأفريقية والرئيس الفرنسى جاك شيراك باعتباره الرئيس الحالى لهذه الدورة، والرئيس محمد حسنى مبارك باعتباره رئيس الدولة التى سوف تستضيف القمة المقبلة، والمستشارة الألمانية أنجيلا ميركل بإعتبار ألمانيا تتولى الرئاسة الحالية للاتحاد الأوروبى كما أنها رئيسة مجموعة الدول الصناعية الكبرى ، وتتمثل فى هذه القمة 48 دولة أفريقية من أصل 53 دولة، وقد خصصت لموضوع أفريقيا وتوازن العالم، كما أنها تطرقت إلى النزاع فى دارفور وانعكاساته على تشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى والوضع فى غينيا.

إن هذه القمة تأسست عام 1973، وكانت البداية بمشاركة 10 دول أفريقية فرانكفونية، ثم تحولت رسمياً عام 1981 ليصبح اسمها « رؤساء فرنسا - أفريقيا »، وأخذ عدد الدول المشاركة فى التزايد عاماً بعد عام إلى أن وصل العدد 45 رئيس دولة.

وتعتبر القمة الرابعة والعشرين إستمراراً للقمم السابقة ومنها القمة العشرين التى عقدت فى باريس عام 1998 تحت مسمى « الأمن فى أفريقيا »، والتى تلتها قمة راوندى وكان شعارها « العولمة وأفريقيا »، وكانت القمة الأخيرة عقدت فى باماكو عاصمة مالى عام 2005 تحت عنوان « الشباب وطموحاته وأفكاره ».

وقد سبق أن تناولت هذه القمم قضايا ومشكلات التنمية فى القارة الأفريقية التى تواجه مشكلات الفقر والتصحر والجفاف بجانب الحروب الأهلية والاصلاحات السياسية والإقتصادية.





الإجتماعات الوزارية التحضيرية

سبق إجتماع القمة الإجتماعات الوزارية التحضيرية التى ركزت على ثلاثة مواضيع رئيسية تضمنت مكانة أفريقيا فى المنظومة العالمية، والمعوقات التى تواجه الإقتصاديات الأفريقية ومن أهمها:

* صعوبة غزو المنتجات الأفريقية الأسواق الخارجية.
* كيفية تنظيم الإستفادة من المواد الأولية الأفريقية ومعوقات تصنيعها.
* صورة أفريقيا فى الإعلام العالمى ومدى استفادتها من التكنولوچيا الحديثة.
* بحث مسألة عضوية أفريقيا فى مجلس الأمن الدولى للحصول على مقعدين دائمين و5 مقاعد غير دائمة.
* كيفية مواجهة مشكلات التصحر والإحتباس الحرارى والجفاف، وإقناع المجتمع الدولى بتحمل مسئولياته فى هذا الخصوص.

وقد تناولت الإجتماعات أيضاً مناقشة القضايا الحساسة المطروحة على الساحة الأفريقية ومن أهمها: الصومال ودارفور وكوت ديفوار وتشاد ونزاع إيريتريا الأثيوبى وقضايا الصحراء.

أهم مناقشات القمة

من أهم الكلمات التى ألقاها الرؤساء فى القمة:

الرئيس المالى أمادو تورى ألقى كلمة فى الجلسة الافتتاحية بوصفه رئيسا للدورة الثالثة والعشرين للقمة أشار فيها إلى أن الصراعات تمثل أحد العوائق الرئيسية لتحقيق التنمية فى القارة السوداء، وأكد على أن القارة تشهد تقدما ولو طفيفا فى إتجاه الديموقراطية.

الرئيس جاك شيراك أكد فى كلمته أمام المؤتمر إحترام فرنسا لاتفاقات الدفاع التى تربطها بالكثير من الدول الأفريقية – وأنها ستتحمل مسئولياتها سواء تعلق الأمر بمنع الأزمات أو حل النزاعات.

انجيلا ميركل مستشارة ألمانيا الإتحادية أعلنت أن الإتحاد الأوروبى سيدعو الدول الأفريقية إلى لشبونة عندما تتولى البرتغال رئاسة الاتحاد الأوروبى، كما أكدت ضرورة التعاون بين الدول الأوروبية والأفريقية لمواجهة المشكلات التى تعانى منها القارة الأفريقية وفى مقدمتها مشكلة الديون والفقر والأمراض والإرهاب، وحذرت من إستغلال القارة مرة أخرى كمصدر للمواد الأولية والثروات الطبيعية، وقالت أنها تشعر بسعادة بالغة للمشاركة فى هذه القمة، ووجهت الشكر للرئيس شيراك لإهتمامه بأفريقيا ودعوته لها.

الرئيس حسنى مبارك أعلن إستضافة مصر دورة قمة «فرنسا أفريقيا» الخامسة والعشرين عام 2009 وأن هذه الاستضافة تأتى لتطوير هذا الإطار المؤسسى الفاعل، ولكى نمضى سوياً فى وضع المستقبل الأفضل لأفريقيا وشعوبها، وأكد الرئيس على أن مصر وأفريقيا تمثلان شراكة حقيقية تساند طموحات أبنائها نحو المستقبل الأفضل، وطالب الرئيس بدعم دولى لتحقيق السلام والاستقرار والاصلاح، والتنمية فى أفريقيا من خلال تعزيز مساعدات التنمية الرسمية وتخفيف أعباء المديونية الخارجية، ومحاصرة الفقر، ومكافحة الإيدز والملاريا، ودعم برامج القارة للحفاظ على البيئة، ومكافحة الجفاف والتصحر، وجذب الإستثمارات ونقل التكنولوجيا. واختتم الرئيس كلمته بأنه إنطلاقاً من الاقتناع بالشراكة المهمة بين أفريقيا وفرنسا فإنه يأمل مخلصاً أن تعتمد هذه القمة عرض مصر لاستضافة القمة المقبلة على أرضها.

جون كموفور رئيس جمهورية غانا دعا فرنسا والمجتمع الدولى لدعم جهود القارة الأفريقية من أجل تحقيق السلام والاستقرار والأمن لأن أفريقيا تحتاج إلى معاملة أكثر عدالة وإنصافاً فى المحافل الدولية والأمم المتحدة.

البيان الختامى

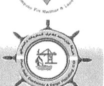
أختتمت قمة فرنسا – أفريقيا أعمالها باصدار بياناً أكد أن الحيوية الحالية للاقتصاد العالمى تعطى أفريقيا فرصة غير عادية لإحتلال مكانها فى العالم، وطالب البيان بضرورة تطوير البنية التحتية، وتمثيل أفضل للأفارقة فى المباحثات والمؤسسات الدولية، وإحترام القواعد الرشيدة فى الحكم مما يؤدى إلى إدارة دائمة للموارد الطبيعية. وشدد البيان على أن الأمن والتنمية فى العالم مرتبطان باستقرار القارة الأفريقية، كما أنه دعا إلى وضع آليات مبتكرة للوصول إلى أهداف التنمية، وأوصى البيان أيضاً بتعميم ونشر استخدام وسائل التكنولوجيا فى القارة وإطلاق مشروع مارشال.

وأشاد الرئيس جاك شيراك بجهود الرئيس مبارك، وأنه لولا جهوده التى بذلها وحكمته وخبرته العريقة، وثقل وزن مصر الأفريقى ، لما أمكن التوصل إلى إنجاز إتفاق إعلان كان الخاص بإزالة التوتر على المثلث الحدودى بين السودان وتشاد وأفريقيا الوسطى ، والتفاهم الذى تم التوصل إليه بين قادة تلك الدول الثلاث لتهدئة الوضع فى المنطقة. وقد أعلن الرئيس السودانى عمر البشير أن الاتحاد الأفريقى هو الذى سيتولى الإشراف على تنفيذ مضمون هذا الاعلان لتهدئة الوضع فى المنطقة.

إن عقد القمة الخامسة والعشرين «فرنسا - أفريقيا فى القاهرة سيكون دعوة لتحرك القارة سياسيا وإقتصاديا لتأخذ مكانها على الساحة الدولية، والخروج برأى عام دولى داعم للرؤية الأفريقية فى علاج المعوقات التى تقف فى طريق الاقتصاد الأفريقى ، بجانب عودة الإستفادة من الموارد للشعوب مع زيادة معونات التنمية لها، وإيقاف أنهار الدم التى تسيل على أرض دارفور والصومال وتشاد وكوت ديفوار والكنغو ومنطقة البحيرات العظمى .



محطة حاويات شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع



شهدت شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع قفزات متوالية منذ إنشاء محطة حاوياتها شهر نوفمبر عام 1988 من خلال فكر وجهد رؤساء إداراتها علي مر السنوات وتلاحم جهود عمالتها ونقابتها حيث قفز حجم تداول حاوياتها من 31133 حاوية مكافئة عام 1988 إلي 434 ألف حاوية مكافئة عام 2000 كما حققت إيرادات للنشاط قدرها 133 مليون جنيه عام 2000 مقابل إيرادات قدرها قرابة 4 مليون جنيه عام 1988.

ومنذ عام 2000 ارتكز فكر الإدارة علي إبراز النقاط التالية:

1- دراسة وتحليل التطور الجاري بمحطات حاويات موانئ حوض البحر المتوسط عامة وشرقه خاصة.
2- دراسة وتحليل التطور الجاري في بناء الأجيال المتقدمة من سفن الحاويات.
3- دراسة وتحليل التطور الجاري والمستقبلي لمخططات الخطوط الملاحية العالمية في مجال النقل بالحاويات ونقاط ارتكاز فكرها في نداء محطات الحاويات بالمنطقة .

بناء علي ما تقدم تم وضع مخطط مرحلي لتطوير محطة حاويات الشركة عن الفترة من 2001 إلي 2006 بهدف تحقيق حجم تداول يعادل الطاقة القصوى النظرية المخططة لمحطة حاوياتها والبالغ قدرها 800 ألف حاوية مكافئة في عام 2006.

وقد قامت إدارة الشركة بإجراء أعمال التطوير الآتية:

1- عام 2001 تم تعميق المياه أمام رصيف الحاويات وممرات الاقتراب لاستقبال سفن الجيل الخامس وبالفعل تم استقبالها وقد بلغت نسبة نداءاتها خلال الخمس سنوات الأخيرة 33٪ من إجمالي أجيال السفن المترددة علي الميناء.
2- دعم أسطول مرافع الرصيف العملاقة بالمحطة ليصبح عددها عام 2005 عدد 7 أوناش رصيف عملاقة بدلاً من عدد 4 مرافع رصيف عملاقة عام 2000.
3- تطوير تكنولوجيا الاتصالات الالكترونية بالشركة بدءاً من تطبيق نظام EDI مع كافة الخطوط الملاحية ونهاية بربط نظامي الاتصالات الالكترونية الداخلية والخارجية للشركة بالكامل ومروراً بإدخال نظام RDT (الكومبيوتر المحمول اللاسلكي) عام 2004 لأول مرة بموانئ جمهورية مصر العربية لإحكام السيطرة ومتابعة تحركات الحاويات بدءاً من ظهر السفينة ومروراً بالبوابات ونهاية بالساحات وربطها بالحاسب الآلي المركزي للشركة.
4- التحرك السريع المرن تجاه مراكز إتخاذ القرار بالخارج في التوقيت المناسب.
5- الالتزام التام بمبدأ مصداقية العرض والحوار مع رئاسات الخطوط الملاحية العالمية والذي أكسب الشركة احترامهم وتقديرهم وثقتهم لها.

تنبأت الشركة خلال النصف الأول من العام المالي 2004/2003 بإحتمالية تخطي حجم تداول الحاويات للطاقة القصوي المخططة لها (800 ألف حاوية مكافئة) في نهاية العام المالي 2003/ 2004 لذا بادرت بإجراء دراسة لتطوير محطة حاوياتها من خلال امتداد رصيف الحاويات الحالي بطول 675م تجاه الشمال وعمق 16 م لاستقبال سفن الحاويات حتي الجيل الثامن ودعم الرصيف الجديد بعدد / 5 أوناش رصيف عملاقة سوبر بوست بناماكس ذات مواصفات خاصة تتعامل مع الجيل الثامن من سفن الحاويات.

مرت الدراسة بمراحل متعددة من الدراسات المشتركة مع هيئة قناة السويس والشركة القابضة للنقل البحري والبري ووزارة الاستثمار حيث توجت بموافقة الجمعية العامة للنقل البحري والبري علي تنفيذ المشروع في 10 / 4 / 2005 وتم إخطار السيد/ وزير النقل (السابق) للتكرم بالنظر نحو الموافقة علي إتخاذ الإجراءات التنسيقية اللازمة لتنفيذ المشروع.

تحقق ما تنبأت به إدارة الشركة حيث تعاظم حجم تداول الحاويات بها عن العام المالي 2004/ 2005 إلي 846686 حاوية مكافئة ثم عام 2006/2005 إلي 921066 حاوية مكافئة وتخطت الشركة حاجز المليون حاوية خلال العام الميلادي 2006 وتؤكد المؤشرات أن هذا التخطي سيتحقق أيضاً خلال العام المالي 2007/2006.

وعلي الرغم من عدم صدور قرار نهائي حتي الآن بتنفيذ مشروع التطوير إلا أن الشركة ماضية في تطوير محطة حاوياتها بهدف الحفاظ علي الكيان القائم وإنمائه من جانب والحفاظ علي معدلات التداول المتميزة وإنمائها إلي الجانب الآخر خاصة في ظل تعاظم الحجم ومحدودية طول الرصيف.

اللواء/ جلال ياسين

وقد قامت إدارة الشركة في هذا المجال علاوة علي تخصيص 75 ألف م^2 لحاويات الوارد بالساحة الجديدة خارج الميناء وفي مواجهته مباشرة بتخصيص 43 ألف م^2 لحاويات الصادر المصرى والتي تعاظم حجمها بالمحطة والذى بلغ حجمه خلال عام 2006/2005 (61) ألف حاوية مكافئة مقابل 19 ألف حاوية مكافئة عام 2000 علماً بأنه كان مخصصاً لساحة الصادر المصري مساحة 8 آلاف م^2 داخل الميناء طوال الفترة من عام 2000 حتى عام 2005.

على الجانب الآخر قامت الشركة بالتعاقد على توريد عدد/2 ونش رصيف عملاق سوبر بوست بناماكس وعدد/2 ونش ساحة عملاق Transtainer سيتم توريدهم خلال 14 شهر لدعم أسطول المرافع العملاقة وتنفيذاً لخطة الإحلال والتجديد.

جدير بالذكر أن هذا التطور والتطوير لم ولن يتعارض إطلاقاً مع النشاط الجارى لمحطة حاويات شرق بورسعيد فكلاهما تسعيان سعيا دؤوبا لإنماء إيراداتها بصرف النظر عن نسبية ما يصبه كل منهما في الوعاء الإقتصادى للدولة.

وتتعلق أمال الشركة إدارة ونقابة وعمالة بالبدء فى تنفيذ مشروع تطوير محطة حاوياتها لما سيحققه هذا الأمر من تعظيم العائد الإقتصادى للدولة .

ميد مـــار 2007

الأستاذ/ عادل اللمعى
رئيس اللجنة التنفيذية

تود غرفة ملاحة بورسعيد الإحاطة بأنه قد تم إختيار محافظة بورسعيد مقراً رسمياً لإستضافة مؤتمر الملاحة العالمى Med-mar South 2007 والمزمع عقده خلال الفترة ما بين 17 – 19 أبريل لعام 2007 مما يعكس إهتمام العالم بموقع بورسعيد الجغرافى وأهميته فى حركة التجارة العالمية.

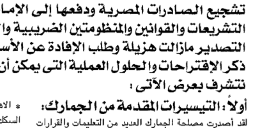
كما تعلن غرفة ملاحة بورسعيد أنها ستكون أحد الرعاة الرسميين لهذا المؤتمر، وقد تم تخصيص مساحة 16 متر مربع بالمعرض المصاحب للمؤتمر لأعضاء الجمعية العمومية، بالإضافة إلى منح سعر خاص لأعضاء الجمعية العمومية الراغبين فى المشاركة بالمؤتمر.

وهناك إهتمام كبير من جميع قطاعات النقل البحرى بهذا الحدث العالمى الأول من نوعه على أرض بورسعيد وخاصة أعضاء الجمعية العمومية الذى بادر عدد كبير منهم بالتقدم إلى غرفة ملاحة بورسعيد للمشاركة بالمؤتمر والمعرض المصاحب له.

الصادرات المصرية ..

الملف مازال مفتوحاً

الأستاذ/ جلال أبو الفتوح -
وكيل أول وزارة المالية ورئيس مصلحة الجمارك المصرية



إيماءً إلى المقالة التى قد نشرت فى المجلة تحت عنوان «الصادرات المصرية - فزورة بلا حل» وقد تضمن أن موضوع الصادرات المصرية فزورة ولغز محير وبالرغم من أن الدولة وضعت على رأس أولوياتها قضية تشجيع الصادرات المصرية ودفعها إلى الإمام، وقد تبنى رئيس الدولة هذه القضية ورغم إنحياز التشريعات والقوانين والمنظومتين الضريبية والجمركية للصادرات والصناعات المرتبطة بها إلا أن أرقام التصدير مازالت هزيلة وطلب الإفادة عن الأسباب التى ساعدت على تدنى أرقام الصادرات المصرية مع ذكر الإقتراحات والحلول العملية التى يمكن أن تساهم فعلياً فى دفع عجلة التصدير.

نتشرف بعرض الآتى :

أولاً: التيسيرات المقدمة من الجمارك:

لقد أصدرت مصلحة الجمارك العديد من التعليمات والقرارات الدورية فى شأن تبسيط الإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصدير وذلك من خلال التعرف على الأنظمة الجمركية الحديثة الجارى تنفيذها بالدول المتقدمة والتى سبقتنا فى هذا المجال وكان الهدف فى هذا هو مسايرة العالم الخارجى والمضى قدما نحو إستخدام المعايير الدولية الصادرة عن المنظمات الدولية ذات الصلة.

ثانياً: أرقام الصادرات ونسبتها:

مما لا شك فيه أن هناك زيادة ملحوظة فى قيم الصادرات المصرية وما يؤكد ذلك تقرير الجهاز المركزى للإحصاء بأن هناك زيادة فى الصادرات قدرها 33% عن العام الماضى حيث بلغت إجمالى الصادرات المصرية 64.6 مليار جنيه خلال العشرة شهور الأولى من عام 2006 مقابل 48.5 مليار جنيه خلال نفس الفترة من عام 2005.

ثالثاً: الكويز:

لا شك أن إتفاقية الكويز للمناطق المؤهلة كان لها أثر كبير فى تنمية الصادرات المصرية حيث تم الإستيراد للخامات الداخلة فى الصناعة ويتم تصديرها إلى الولايات المتحدة الأمريكية ويتضح ذلك من الإحصائيات المعلنة والتى أثبتت زيادة نسبة 39.6% خلال الفترة من يناير إلى سبتمبر 2006 بالمقارنة بالعام الماضى .

رابعاً: مشاكل اللوجستيات:

ونرى أن المشكلة الحقيقية فى مجال النقل اللوجستى والنقل متعدد الوسائط تتمثل فى الآتى :

* ضرورة إعادة تنظيم وهيكلة قطاع النقل وتعزيز العناصر البشرية وبناء القدرات.
* ترابط وتلاحم شبكات البنية التحتية.
* وجود ثقافة جديدة بالنسبة لإدارة الموانى بشكل عام يتم التركيز فيها على لا مركزية الموانئ.
* عملية التقييم والمتابعة لعملية النقل فى مراحلها المختلفة.



* الاهتمام بالطرق الحالية سواء البرية منها أو البحرية أو السكك الحديدية مع تعديل القوانين الحالية بما يتماشى مع التطوير المطلوب حالياً.
* ضرورة إعداد تصور شامل للقدرة التخزينية فى كل ميناء وحجم العمل به بما يسمح بوضع المتطلبات اللوجستية.
* تبسيط الإجراءات بين الدول المحيطة خاصة فى المنافذ الحدودية.

هذا وقد تم عرض ما تم إنجازه من قبل مصلحة الجمارك من تطوير يساعد على سهولة ويسر حركة التجارة الدولية ومنها:

* تعديل التعريفة الجمركية وتبسيط الإجراءات.
* إدخال المراكز الجمركية المطورة.
* تحديث تكنولوجيا المعلومات.
* تقليل زمن الإفراج الجمركى إلى أدنى حد ممكن.
* المساهمة فى تحديث الموانئ ومنها جمارك دمياط والإسكندرية وشرق التفريعة وميناء السخنة، خاصة وأن هذه الموانئ تمثل 80% من حجم التجارة الخارجية لمصر.
* الحرص على العنصر البشرى من خلال التدريب بالداخل والخارج.
* تطبيق النظم الحديثة ومنها إدارة المخاطر والمراجعة اللاحقة وخدمة كبار العملاء.

خامساً: الأسباب التى ساعدت على تدنى أرقام الصادرات:

- الصعوبات التى تواجه عمل اللوجستيك والتى تتمثل فى عدم الإلمام لمسئولى اللوجستيك فى الشركات المصرية المصدرة لعمليات التصدير، فضلاً عن عدم توافر الفراغات على البواخر والطائرات فى الأوقات التى تتوافر فيها السلع المعدة للتصدير مما ينعكس بالسلب على زيادة أسعار الصادرات وبالتالى عدم القدرة على منافسة المثيل المتوافر فى الأسواق الخارجية وما يؤكد ذلك زيادة أسعار خطوط الشحن من الإسكندرية - كازابلانكا من 900 دولار إلى 1800 دولار خلال ستة أشهر وتظهر هذه الظاهرة بصفة خاصة فى الصادرات لدول الكوميسا وما يصاحبه من مشكلات تتعلق بالنقل والتأمين على البضائع.
- عدم توافر أسطول نقل برى يفى بأغراض التوسع فى الصادرات وخاصة مع الدول العربية المجاورة.
- تمويل الصفقات وتسهيلات الموردين وضمان حصيلة الصادرات فلا يمكن أن يسعى المصدر إلى عقد صفقات إلا إذا شعر بأن هناك ضمانات كافية تغطى قيمة الصادرات وهذا يتضح من خلال الإتفاقيات العربية وكذا الأفريقية.
- عدم توافر المعلومات الكافية عن الأسواق الخارجية وإحتياجاتها وبالتالى ضعف القدرة على النفاذ للأسواق الخارجية المناسبة.

سادساً: المقترحات

1 - ضرورة الإهتمام بالمنتج ذاته من جودة سلعة إلى جودة تعبئه وتغليف إلى سعر مناسب ومنافس للمثيل بالخارج هذا بالإضافة إلى ضرورة إستخدام الأساليب العلمية فى عمليات الإعلان والترويج والتوزيع للسلع فإن أهم عناصر النظرية العلمية الحديثة هى (المنتج - السعر - التوزيع - الترويج).

2 - ضرورة التوسع وإحداث التطوير والتحديث فى الموانى والمطارات والوحدات المساعدة كالمستودعات والمخازن واللوجستيات المتعلقة بالنقل والتفريغ وخلافه.

3 - تشجيع الإستثمار ودفعه بشكل إيجابى وفعال وذلك بهدف زيادة الإنتاج ومضاعفته والأهم من ذلك العمل على تجويده كما أوضحنا سلفاً.

4 - ضرورة قيام إتحاد الصناعات والجمعيات ذات الصلة بالمشروعات الإنتاجية وجمعيات رجال الأعمال ومركز تنمية الصادرات وغيرهم لبحث ودراسة الفكر الإنتاجى والفكر التسويقى الحديث فى العالم الخارجى وبما يتوافق مع النظريات العلمية الحديثة حيث أن المرحلة المقبلة وليكن العقد المقبل ستشهد التجارة الدولية بالفعل مفهوم القرية الصغيرة وسيتحقق بالفعل مفهوم البقاء للأجود منتجاً وسعراً ووصولاً للمستهلك ولذا فيجب الإعداد لهذا الوقت من الآن حيث إن دول كثيرة قد أعدت نفسها بالفعل لهذا المستقبل.

5 - ضرورة بحث المعوقات التى تقابل النقل البحرى والنقل البرى والذى نلمسه فى تبادل تجارتنا مع الدول الأفريقية والدول العربية بصفة خاصة.

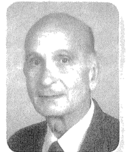
وفى النهاية فإنه يجدر الذكر إلى أن الأساس فى تحقيق نجاحات فى سياسات التصدير هو كيفية الإرتقاء بعناصر العملية التصديرية برمتها والتى تتمثل فى جودة المنتج المصدر وسعره وآلية تسويقه وإذا ما تحققت هذه العناصر فى المنتج فيكون قادراً على المنافسة داخل السوق وخارجه بل ويمتد إلى تحقيق نفاذ حقيقى للصادرات فى الأسواق الخارجية.

ويجب الإشارة أيضاً إلى أن دور مصلحة الجمارك كان إيجابياً إتجاه قضايا التصدير فنحن نؤكد على أن المصلحة قد أدت دورها فى نطاق إختصاصاتها والمكلفة به تحت مظلة القوانين والقرارات المنظمة، وتؤكد المصلحة أيضاً أن الدور الهام لهذه العملية الآن هو آين السلعة الجيدة والسعر المناسب وآلية تسويقها وهذه هى مشكلة التصدير فى الوقت الراهن وينبغى على المجتمع التجارى وباقى الجهات ذات الصلة إيجاد حل لهذه المشكلة.

(عن مجلة BIMCO BULLETIN. Oct. 2006)

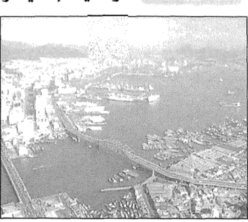


التخطيط لمستقبل النقل البحرى فى كوريا الجنوبية



عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

إن الموقع الجغرافى لكوريا الجنوبية، والذى جعلها مطمعاً للدول الكبرى فى القرن العشرين، قد يجعلها مُرشحة فى القرن الواحد وعشرين لتكون مركزاً لشبكة الخطوط التجارية البحرية بين جنوب شرق آسيا وأمريكا الشمالية وأوروبا. وقد أكد تقرير للمعهد البحرى فى كوريا الجنوبية الذى نشر فى أكتوبر سنة 1993 أن كوريا الجنوبية يمكن أن تكون ضمن أكبر 10 دول بحرية فى العالم خلال 5 سنوات، وأنه يلزم لتحقيق ذلك إستثمار ما لا يقل عن 5 مليارات دولار لتطوير وتحديث الإمكانيات والتسهيلات فى موانيها.



وكانت المبادئ المهمة لتقدمّ النقل البحرى فى كوريا الجنوبية هى أولاً التحرير Liberalisation وثانياً رفع القوانين التى كانت تقيّد حركة تجارتها مع الدول الأخرى. ومثال على ذلك، أن كوريا الجنوبية قد واجهت تهديداً من قبَل الولايات المتحدة الأمريكية بفرض عقوبات عليها فى أوائل التسعينيات بسبب الشروط الغير مقبولة والتى نتجت عن القيود التى فرضتها على نقل البضائع الأمريكية بحرياً إليها، وكذا القيود على تحركات البضائع برّياً داخل البلاد.

ولمواجهة هذه القضايا قامت حكومة سيول بإدخال إقتراحات تشريعية كثيرة بحيث أصبح أولاً يسمح للسفن الأجنبية بنقل البضائع الكورية الصادرة، وهو الأمر الذى كان فى السابق حكراً على السفن الوطنية الكورية، أى التى تحمل علم كوريا الجنوبية. كما رُفعت القيود والحدود التى كانت مفروضة على تملك الأجانب للشركات الملاحية الوطنية وشركات التعاقد على نقل البضائع براً وجواً وبحراً FREIGT FORWARDERS. كما تم إنشاء وزارة للشئون البحرية والمصايد MOMAF سنة 1996 لتكون مسئولة عن صناعة النقل البحرى فى كوريا تأكيداً لأهمية مساهمة النقل البحرى فى مستقبل اقتصاديات البلاد. وفى سنة 1998 تم إعتماد النظام العالمى لتسجيل السفن، وأصبح بموجب هذا النظام يُستثنى ملاك السفن الوطنية الكورية من ضريبة الأملاك Acquisition Tax وضريبة التسهيلات الشعبية Communal Facilities Tax، كما يُمنح ملاك السفن الوطنية الكورية تخفيضاً قدره 50% على الضريبة العقارية Property Tax.

ومنذ أغسطس سنة 2006 تم تسجيل 562 سفينة تحت العلم الكورى كلها فوق 20 سنة عمراً.

كما تمت مراجعة القانون البحرى الوطنى فى يناير سنة 2006 للسماح بإستخدام حتى 8 أفراد أجانب، بما فيهم ضابط بحرى واحد، للعمل ضمن طاقم كل سفينة تحمل العلم الكورى، لسد العجز فى الطواقم البحرية لحين إعداد اللازم منها. وفى سنة 2002 تم السماح للشركات الاستثمارية الوطنية لشراء السفن، فإنضمت طبقاً لهذا القانون 43 سفينة من بينها 18 سفينة حاويات و 14 ناقلة بترول.

وفى فبراير سنة 2003 تم وضع قانون هيئات الموانى، وبموجبه إنتقل الإشراف على إدارة الموانى من الحكومة المركزية إلى هيئات الموانى. وفى سنة 2004 أدخلت وزارة الشئون البحرية والمصايد MOMAF مبادرة لتمكين الشركات الاستثمارية الخاصة من الإستثمار فى تطوير وتحديث الموانى. فقامت هذه الشركات الاستثمارية بإنشاء ثلاث أرصفة فى ميناء Pusan ورصيف متعدد الأغراض فى ميناء Gwang Yang .

هذا وتقوم الوزارة بتنظيم سياسات أخرى لجذب وتشجيع المستثمرين الأجانب لزيادة استثماراتهم فى مجالات النقل البحرى والموانى، وخاصة فى مجال بناء السفن، التى أصبحت تنافس صناعة بناء السفن فى أوروبا، فصارت كوريا الجنوبية تستحوذ على 36% من طلبات بناء السفن فى العالم بلغت حمولاتها 261.6 مليون طن DWT فى مقابل 32% لليابان و21% للصين. كما تقدمت صناعة بناء السفن فى كوريا الجنوبية وأصبح فى إمكانها بناء السفن عالية القيمة. وكان الهدف من هذه السياسات إلغاء الأساليب القديمة للإنطواء وفتح البلاد للتجارة الدولية، وتطمح وزارة الشئون البحرية والمصايد فى تحويل كوريا الجنوبية إلى قوة بحرية عُظمى وتحويل موانيها الرئيسية من مُجرد موانى لعبور البضائع Transit Ports إلى مراكز تجارة دولية. كما تطمح الحكومة الكورية للإستفادة من الموقع الجغرافى للبلاد، بإعتبارها فى قلب شمال شرق آسيا وفى مركز شبكة الدول التجارية العالمية كاليابان والصين،اللتان تُعتبران ضمن الماكينات الإقتصادية فى العالم. ولا تكتفى كوريا الجنوبية بأن تلعب دور الوسيط فى حركة التجارة الدولية، ولكنها تسعى لتكون ضمن الماكينات الاقتصادية فى المنطقة. لهذا فإنها تهتم بتنمية صناعاتها واقتصادياتها. وتقوم وزارة الشئون البحرية والمصايد بعقد عدة لقاءات مع نظرائها فى اليابان والصين لتأكيد التعاون معهما وليس التنافس بينها.

والوزارة لديها مشاريع أخرى هامة تخص عُمّال الموانى. فأصدرت قانون العمل فى الموانى فى ديسمبر سنة 2005 لتشجيع نقابات عمال الموانى ليكونوا عُمالاً نظاميين فى شركات تداول البضائع فى الموانى، مع تبسيط القواعد الخاصة بتشغيل العمال الكوريين فى شركات تداول البضائع فى الموانى، مع تبسيط القواعد الخاصة بتشغيل العمال الكوريين فى شركات تداول البضائع الأجنبية التى تستثمر أموالها وتمارس عملها فى الموانى الكورية.

كما إهتمت الوزارة بإدخال نظام التحكم الإلكترونى وتقنية المعلومات فى الموانى الكورية لمتابعة سير البضائع والحاويات والسفن فى موانيها.

كما تهتم الوزارة أيضاً بزيادة الوعى لدى أفراد الشعب الكورى للمحافظة على نظافة البيئة البحرية للإستفادة مما تستخرجه سفن الصيد من الأسماك والحيوانات البحرية من المياه المحيطة بالبلاد حرصاً على صحة المواطنين وتيسيراً لتصديرها للدول الأخرى.

MOMAF , Ministry of Maritime Affairs and Fisheries





استراتيجيات تسويق خدمات النقل البحرى (الإطار المنهجى)

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

أولاً: خطوات تمهيدية: (Strategic Planning)

* يعنى التخطيط الإستراتيجى: عملية تحديد كيف يمكن للمشروع أن يفيد إلى أقصى حد ممكن من موارده فى المستقبل.

* بينما يعنى التخطيط التقليدى (المعتاد) التركيز على الإفادة بدرجة قصوى من الموارد المالية (الموظفين ... ورأس المال ... ومجموعة العملاء).

* ومن ثم فالتخطيط الإستراتيجى يتركز على الوسائل التى يمكن من خلالها تغيير الآليات المتاحة والكامنة للمشروع لاحراز مزيد من النجاح فى المستقبل.

ثانياً: أهمية النظرية والتطبيق فى استراتيجيات التسويق:

* أساطيل السفن على إختلاف طرازاتها وأنواعها وأجيالها هى وسائل نقل وتبادل مشحونات السلع والبضائع والبشر والأفكار التى هى من ضمن أهم أدوات الحضارة والتجارة.

* وقد تأسست عولمة الخدمات وإستراتيجيات تسويقها نتيجة لعولمة إقتصادات الإنتاج وإقتصادات الاستهلاك .. ومراكز الإنتاج والتوزيع للخدمات اللوجستية.

* كما أن بروز وظائف وعمليات النقل الدولى متعدد الوسائط (Modes) ومتعدد الوسائل (Means) وإنتشارها بسرعة فى أنحاء كثيرة من الكرة الأرضية إلى إزدياد الحاجة إلى تنظيم ودعم سلسلة الإمداد ومعها بصورة متوازية ومتزامنة سلسلة الخدمات اللوجستية (Logistics Supply Chain).

* وكان من المحفزات الهامة فى هذا السياق نشوء التكتلات الإقتصادية على المستويات الإقليمية والقارية والدولية، وكذلك التحالفات ما بين أساطيل النقل البحرى وتكامل الموانئ، وإندماج الشركات العاملة فى مجال الخدمات وتشابك المصالح والأهداف ما بين الشاحنين والناقلين والمستوردين.

* وبفضل هذه التحورات والتغيرات صارت الأسواق المستهلكة للخدمات وفى مقدمتها أسواق صناعة النقل البحرى ومعها الطاقات الإنتاجية لخدمات الموانئ وأعماقها الإستراتيجية (Hinter Lands) تُبنى إستراتيجياتها على ركائز من التخطيط العولمى.

* وتعد أسواق الخدمات البحرية أسواق تنافسية من الطراز الأول لكبر أعداد السفن العاملة فى هذا المجال وضخامة حجوم السلع والبضائع المنقولة والمتداولة، لذلك فإن مثلث ميزاتها التنافسية تتكون أضلاعه من الجودة عالية المستوى والأسعار المعقولة وإختصار الوقت.

* ووفق هذه الإعتبارات فقد صارت شبكة / سلسلة الإمداد بالخدمات اللوجستية سلسلة كوكبية الوسائل والأسواق والآليات (Global Supply Chain) بحيث صار العالم على إمتداده وإتساعه وكأنه قرية لوجستية (Logistics Village) كما صارت المنتجات السلعية والمنتجات الخدمية وجهين متكاملين لعملة واحدة.

* من الآثار الواضحة للعولمة الإقتصادية والتجارية ببعديها السلعى والخدمى أن النقل البحرى أصبح أكثر من أى وقت مضى أوثق تشابكاً والتحاماً بسائر وسائل النقل الأخرى لكنه مع ذلك بقى أهم محاور النقل الدولية قاطبة.

* وبعد أن كانت حلقاتها فى الماضى غير متواصلة غدت مع هذه العولمة ووفق استراتيجية النقل من الباب للباب (From door to door) التى ألغت الفواصل فى المسافات والزمن .. ووحدت فاتورة تكاليف خدمات النقل.

* وصارت سلسلة الإمداد اللوجستى على تعدد حلقاتها تخضع لإدارة مركزية واحدة برغم أن مراحل عملياتها تتم فى مناطق متنوعة أو فى دول متعددة، وأدى التنسيق المحكم والمنضبط فى إدارة سلسلة الإمداد اللوجستيات (Logistics Supply chain) إلى اختصار الوقت المعترض، المهلة (Lead time) وهو الوقت الذى يمتد ما بين نشوء الحاجة إلى المواد الخام / مكونات الإنتاج / منتجات تامة الصنع ووقت تسليمها.

* وفى هذا الصدد فإن هذا الوقت المعترض فى خدمات النقل البحرى قد يكون الوقت المعترض لمورد الخدمة (Supplier's Lead time) وقد يكون الوقت المعترض للمشترى (Buyer's Lead time) وفق المواقف المختلفة للأطراف الضالعة فى صناعة وتجارة خدمات النقل البحرى.

* ولإيضاح ذلك نورد هذا المثال التطبيقى هب أن سفينة كان من المقرر وصولها إلى ميناء الشحن فى اليوم العاشر من الشهر لكنها تخلفت عن هذا الميقات سبعة أيام مع أن الشاحن كان قد تأهب فعلاً لشحن البضائع فى يوم وصول السفينة فإن السفينة (مورد الخدمة النقلية) تكون قد تأخرت عن توريد الخدمة سبعة أيام ويكون هذا الوقت داخلاً فى حساب (Supplier's Lead time).

* وعلى العكس من ذلك، سنفترض أن ذات السفينة حين وصلت إلى ميناء إفراغ شحنتها وتبين أن باجهزتها / أوناشها عطب ورغب قبطانها فى إصلاح ما بها من أعطال ثم تراخى فى التعاون مع الجهات المختصة لإنهاء إجراءات مباشرة توريد خدمة الصيانة أو الإصلاح وإستغرقت هذه الإجراءات الإدارية خمسة أيام فإن هذا الوقت المفترض يحسب على أساس أنه قد تسبب فيه المشترى (Buyes's Lead time) ويطلق على هذا الوقت المفترض (Administrative Lead time).

* وقد أحدثت العولمة الإقتصادية ثورة فى صناعة النقل البحرى وخدماته وإعتمدت من ثم تدفقات المبادلات التجارية بكثافة على الخدمات المطورة على نحو هائل للنقل البحرى والنقليات الأخرى فيما بات يعرف فى مجالات التجارة الدولية بسلسلة اللوجستيات المتكاملة (Integrated Logistics chain) التى صنعت بيئة إقتصادية عولمية جديدة.

* وتعد خدمات النقل البحرى صناعة بالغة الحداثة متشابكة التركيب تتراوح المواقف فى توازناتها النسبية على نحو دائم دون ثبات أو استقرار فأحياناً تصبح سوقاً يسيطر على مقاليدها البائعون بفرض شروطهم (Supplier's market) وأحياناً تسمى سوقاً يهيمن على تصاريفها المشترون بإملاء شروطهم Buyer's) (market وفقاً لوفرة أو شح الخدمات وفق قانون العروض والمطلوب.

* وتقوم أسواق صناعة الخدمات اللوجستية على ما صار يعرف بإقتصاد المعرفة (Brain intensive economy) كما تقوم أيضاً على كثافة المعينات التكنولوجية المستخدمة (technology intensive industry) كما تعتمد كذلك على رءوس أموال ضخمة (capital intensive business) وليس بمقدور أى إقتصاد أن لا يضعها على رأس أولويات تنميته ونموه.

* وتشير اتجاهات التطور الدائم والمتلاحق على مستوى خدمات النقل البحرى أن هذه الصناعة التى تتسع مجالاتها وطاقاتها الإنتاجية باطراد بأن مراكز عالية كبرى وتكتلات متعددة الجنسيات بامكانات ديناصورية سوف تبسط سيطرتها على جميع آليات هذا الإقتصاد اللوجستى المتكاثر مثل المستعمرات القطرية.

* فى أحوال كثيرة استطاعت دول بحرية أن تزيد من إسهامات صناعة الخدمات النقلية البحرية وخدمات الموانئ فى الناتج القومى وفى موازين التجارة الخارجية وفى موازين المدفوعات، وقد أدى ذلك إلى تنويع مصادر الدخول وتوفير شبكة أمان ضد المخاطر التى قد تتعرض لها بعض القطاعات الإقتصادية الأخرى من ركود أو كساد.

* ومن المؤكد أن أبرز الأشياء ثباتاً فى ميادين صناعة خدمات النقل البحرى هى المتغيرات التى تحكم تفاعلاتها وطبيعة علاقاتها مع مجالات الإقتصادات العالمية الأخرى.

* وإستناداً على خبرات وتجارب الأنشطة التسويقية للخدمات والجهود المستمرة للوصول بزيادتها وتوسعها إلى الحدود القصوى فإنه غالباً ما تحدد الأهداف الأساسية للمشروع المنتج للخدمات أغراضه الرئيسة – هذه الأهداف يمكن تلخيصها فى النقاط الثمانى التالية:

1 – حالة السوق Market Standing.
2 – الأفكار والأساليب الجديدة Innovation.
3 – مستوى الإنتاجية (غير الإنتاج) Productivity.
4 – الموارد المالية والمادية Physical and financial Resources.
5 – إدارة العمل والتطوير Management of Performance Development .
6 – موقف الأداء التسويقى Marketing Performance attitude.
7 – ربحية النشاط Business Profitability .
8 – المسئولية تجاه العملاء Responsibility toward clientele.

* أنه من المرغوب فيه لأسباب جوهرية الإعتماد فى تجارة الخدمات البحرية على المشترين ذوى الطلب الكبير مثل الخطوط الملاحية الضخمة والتكتلات التجارية العملاقة لما فى ذلك من توافر شروط إقتصادات الوفورات الضخمة (Economics of Scale) التى تؤدى إلى رخص التكاليف للمنتج ورخص الأسعار لمستهلكى الخدمات.

* لقد حدثت إنقلابات تطويرية وتسويقية فيما يتعلق بأهميات الموانئ البحرية على مستوى العالم، مما جعل الموانئ تبرح مكانتها بإعتبارها نقاط الإرتكاز الأولى فى الأهمية لتشاركها فى ذلك نقاط أرتكاز أخرى تتساوى أوزانها النسبية فى موازين الخدمات اللوجستية.

* وثمة عوامل أخرى جاءت مع ثورة اللوجستيات فى حقبة العولمة وهى أن أساطيل السفن العاملة فى شبكات النقل الدولى ومعها شركات الخدمات اللوجستية العملاقة أضحت منهمكة فى سباقات حامية الوطيس إبتغاء سرعة الوصول إلى منابع ومصادر التدفقات التجارية الدولية حيث أنه من الناحية العملية فإن أساطيل السفن تعمل فى خدمة التجارة الدولية والموانئ تقوم بخدمة الأساطيل وبناء على ذلك فإن الشركات الموردة للخدمات اللوجستية عبر العالم مهامها الأساسية هى القيام بخدمة هذه الأضلاع الثلاثة التى يقوم عليها إستمرار وتطور وإزدهار الإقتصادات الدولية.

* وعلى ذلك فإن الموانئ المحورية بمختلف أجيالها ومستويات تقدمها هى بالأحرى موانئ ذات فعاليات لوجستية من الناحية الخدمية بدرجة عالية. هذه الموانئ المحورية باتت فى الصفوف الأولى لمنتجى الخدمات اللوجستية كما باتت هى المعيار العولمى الذى تقاس عليه مديات تقدم ما دونها من الموانئ.

* وهكذا فإن الموانئ حينما تعزز من قدراتها وطاقاتها الإنتاجية والتسويقية والبيعية فإنها تكون قد سجلت نفسها بالميزات التنافسية وعوامل الجذب التجارى فى الأسواق العالمية وتحولت إلى مركز أفضلية عالية.

* الأمر الآخر وثيق الصلة بهذا الموضوع أن التوسع فى إنتاج وطلب الخدمات اللوجستية إقتضى تكاثر الشركات مقدمة اللوجستيات فى الأسواق الدولية وانقسامها إلى معايير ثلاثة الأول هم الموردون الأساسيون Main Providers والثانى موردون من الباطن Sub-providers وموردون من باطن الباطن Sub-Sub-Providers.



أهمية تأمين المعلومات الالكترونية

بقلم محاسب سعيد رجب شرف - الخبير المالى والإقتصادى

بادئ ذى بدء نقول أن أمن وشفافية وتطبيقات وخدمات الحكومة الالكترونية تحظى باهتمام متزايد من قبل مصميمها ومنفذيها حتى يمكن حفظ سرية البيانات وسلامتها وتوافرها بدرجة عالية من الثقة والمصداقية بمعنى أنه لابد أن تتوافر درجة أمان عالية بالنسبة للبيانات الرقمية المحملة على شبكات الكمبيوتر وعلى وجه خاص بشبكات الانترنيت الخاصة بالمصالح والهيئات الحكومية والشركات الخاصة والعامة وشبكات المعلومات العريضة wide Araa وما يمثلها من شبكات الاكسترانت والانترنيت.

ولكي نعرف أهمية تأمين المعلومات الالكترونية - فإننا يجب أن نلقى نظرة عامة على أمن كل من الحكومة الالكترونية - وأمن المعلومات وشفافية هذه المعلومات ومعايير الأمن الواجبة تطبيقاً وتشفيراً - وأن نلقى نظرة على الجرائم المعلوماتية.

وفى هذا الإطار يمكن تحديد العوامل الحاكمة التالية:

1- زيادة إستخدام وفعالية الحاسبات الآتية - وتسهيلات الاتصال - وشبكات الحاسبات والاتصالات والبيانات والمعلومات التى تخزن وتعالج وتسترجع وترسل بواسطتها متضمنة البرامج والمواصفات والإجراءات.

2- الطابع العالمى لنظم وتطبيقات المعلومات وإنتشارها على جميع المستويات المحلية والقومية والدولية.

3- نتيجة لزيادة دور نظم وتطبيقات المعلومات المتزايد الأهمية والاعتماد المتنامى عليها فى الاقتصاد والتجارة والإدارة والتعليم أى فى جميع أوجه الحياة الاجتماعية والثقافية والسياسية فقد أدى ذلك إلى بذل جهود خاصة لضمان الثقة والمصداقية لهذه النظم والتطبيقات من حيث أمنها وشفافيتها للمستخدمين.

4- للبيانات والمعلومات المتوافرة فى نظم وتطبيقات المعلومات الالكترونية مزايا إضافية تجعلها مختلفة ومتميزة عن النظم الورقية أو الوثائقية التقليدية - وعلى ذلك فإنه يتحتم أن يتوافر الآتى:

أ- ضرورة تواجد طرق ملائمة لزيادة الوعي بالمخاطر المحيطة بنظم وتطبيقات المعلومات.

ب- ضرورة أن يكون هناك توجيهات ومعايير وأساليب مقننة لحماية أمن وشفافية المعلومات ونظامها وتطبيقاتها فى البيئة الرقمية.

جـ- ضرورة أن توضع الإجراءات المناسبة التى تحرم المساس بسرية وخصوصية وتوفير البيانات والمعلومات لمستخدميها.

د- ضرورة وضع مقاييس وإجراءات تعكس المبادئ التى تخص أمن المعلومات الالكترونية.

ولأننا أصبحنا نعيش فى عالم أكثر تطوراً عن ذى قبل للأسباب التالية:

أولها: انتشار الحاسبات الآلية وتشعبها وإنتشارها فى كل أوجه الحياة.

ثانيها: تلاحم وتشابك تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

ثالثهما: تواصل أعظم لتكنولوجيا الحاسبات والاتصالات والتشغيل المتداخل لنظمها وتطبيقها.

رابعهما: زيادة اللامركزية فى وظائف الحاسبات والاتصالات.

خامسهما: نمو استخدام الحاسبات إلى المدى الذى يعتبر كل فرد مستخدماً فعلياً لشبكات المعلومات والاتصالات وخاصة فى الدول المتقدمة تكنولوجيا.

ومن المهم أن نقول أن العالم المعاصر يتجه بخطى حثيثة ومتأنية نحو مجتمع المعلومات الذى يتسم بأنه مجتمع لا حدود له غير متأثر بالمسافة أوالوقت - كما تعتبر إقتصاديات وسياسات ومجتمعات اليوم مبنية أقل على البنية الأساسية الجغرافية والطبيعية عما كانت عليه فى الماضى وصارت حالياً تعتمد بزيادة مطردة على البنية الأساسية لنظم وتطبيقات المعلومات فى البنية الرقمية التى أصبحت تفيد الحكومات والمنظمات والمنشآت والأفراد على حد سواء.

وقد صارت هذه النظم والتطبيقات المعلوماتية تمثل جزءاً مكملاً وأساسياً لأنشطة الأمن والإدارة والتجارة والتمويل - وعلى هذا الأساس صارت هذه النظم والتطبيقات الرسمية تستخدم فى أداء كثير من الخدمات والأنشطة الحكومية من خلال الحكومات الالكترونية والتعليم الاليكترونى - وأن تقدم إستخدامات تطبيقات وخدمات نظم المعلومات يؤدى إلى الوصول الأعظم للموارد والخبرة والتعليم والمشاركة فى الحياة المدنية والثقافية للمواطن العادى.

ومن الملاحظ أن إستخدام التكنولوجيات المتقدمة فى الصناعة أصبحت عنصراً ناجحا فى تنفيذ أساليب ومتطلبات السلامة الملاحية بالنسبة للموانى البحرية - كما أنها تعمل على تسهيل الأداء الآمن للنقل الجوى .

ومما هو جدير بالذكر أن الهدف من أى برنامج لحماية أى منظمة أو منشأة هو تقليل المخاطر التى قد تؤثر على توافر المعلومات وسريتها وسلامتها ولو بقدر معقول.

ويتضمن أى برنامج لأمن المعلومات على عنصرين: الأول فى تحليل المخاطر والثانى فى إدارة المخاطر.

ونشرح العنصر الأول وهو تحليل المخاطر: فنقول عند تحليل المخاطر يراعى مستودع البيانات والمعلومات لكل النظم المتوافرة فى المنظمة - ويوفر كل نظام من نظم المعلومات قيمة خاصة للمنشأة.

أما العنصر الثانى وهو إدارة المخاطر: فهو يتضمن أساليب الرقابة ومقاييس الأمن التى تقلل تعرّض المنشأة لأى مخاطرة.

ومن المهم الإشارة إلى أن إدارة المعلومات هى إدارية فى المقام الأول - حيث يتوصل فيها توازن قيمة المعلومات الخاصة بالمنظمة من جهة وتكلفة الأفراد والمقاييس الإدارية والتكنولوجيا من جهة أخرى .

أما عن الأضرار التى قد تحدث نتيجة قصور أمن المعلومات فهى قد تؤدى إلى خسارة مباشرة تعود بالضرر على المؤسسة أو المنظمة وعلى سبيل المثال تتمثل الخسارة المباشرة فى المصالح أو الأجهزة الحكومية على المعالجات لمحطات العمل كالجامعات والأقراص والأشرطة وأجهزة الإتصالات والبرامج المسجلة على الأجهزة وبرمجيات التطبيقات والتوثيق المتضمنة المواصفات وأدلة الإستخدام وإجراءات التشغيل والقوى العاملة المشتملة على المشغلين والعاملين الفنين والمساندين للنظام والمستخدمين إلى جانب البيئة الطبيعية المتضمنة حجرات الحاسبات والإتصالات وأجهزة التكيف وعلى الرغم من أن الخسارة المباشرة قد تشكل نسبة صغيرة من الخسارة الكلية إلا أن الإستثمار الكامل فى تطوير النظام يعتبر جوهرياً.

وهنا لابد أن نذكر أن الإدارة نفسها تحتاج إلى التأمين الإلكترونى حيث أنها هى التى تحتفظ بجميع ما يخص المستخدمين ونخص بالذكر وظيفتها فى ضرورة حفظ كل ما يخص أى مستخدم فى الخدمة أو ترك الخدمة أو تحديد ما يخص أى مستخدم بعد الترقية أو نقله من مكان إلى مكان آخر.

تأمين أمن أفراد المؤسسة أو المنظمة: فإن أهمية تأمين المعلومات الإلكترونية يجب أن يصل إلى تأمين أفراد المؤسسة حيث أنه يؤدى إلى تقليل مخاطر الأخطاء البشرية كالسرقات أو الإختلاسات أو سوء إستخدام التسهيلات لذلك فمن المهم التأكيد على أن كل المستخدمين يجب أن يكونوا ملمين بمخاطر وقضايا أمن المعلومات كما أنه يمكنهم مساندة سياسات أمن المؤسسة.

كذلك لابد من التأكيد على أن صحة وأمن تسهيلات معالجة المعلومات والتى تتمثل فى الآتى:

أ- تقليل مخاطر فشل النظم وتوقفها.

ب- حماية سلامة البرمجيات والمعلومات.

ج- صيانة وحفظ سلامة وتوافر المعلومات.

د- تأكيد حماية البنية الأساسية.

هـ- تأكيد حماية المعلومات فى الشبكات الخاصة الكبيرة.

و- منع تحطم أو إتلاف الأصول الخاصة بنظام المعلومات.

ز- العمل على عدم ضياع المعلومات وتعديلها أولاً بأول.

ح- حماية الأجهزة من البرمجيات المصابة بفيروسات.

ط- تسجيل وصيانة سجلات المستخدمين وكذلك إستخدامات الموارد والمستودعات.

ى- إدارة شبكات المعلومات وتقليل المخاطر الناجمة عنها.

ك- تداول وسائل أو وسائط المعلومات وتأكيد أمنها.

ل- تبادل المعلومات والبرمجيات مع الأطراف الأخرى.

ومن المهم أيضاً وضع نظام للعقوبات والجزاءات على مستخدمى أجهزة الكمبيوتر لحماية كافة الأطراف المستخدمة للأجهزة الالكترونية حيث أنه من الأهمية بمكان الحفاظ على توافر البيانات المحملة على الأجهزة من حيث سريتها و خصوصيتها فى مواجهة أى هجمات تعرضها للفشل أو الاتلاف - ومن أمثلة هذه الهجمات التى تعطل نظم المعلومات الفيروسات Viruse أو Words التى قد تؤدى إلى تبديل البيانات أو الوصول غير القانونى أو الاحتيال أو خداع الحاسب الآلى أو إعادة استنساخ البرمجيات بأسلوب غير معتمد - وللتغلب على هذه المخاطر قد تختار المؤسسة أنواع أو أساليب للتعرف على وصفها - هذا ويوجد اتفاق دولى على أساس المحور المطلوب لمجابهة الأخطار والأضرار التى ترتبط بأمن نظم المعلومات من خلال القوانين الجنائية والمدنية التى تسنها الجهات التشريعية فى دول العالم وينعكس ذلك بالطبع على تطوير القوانين والتشريعات المرتبطة بحماية البيانات والحد من جرائم الحاسبات الآلية.

وفى نفس الوقت يمكن التعرف على كثير من المعلومات التى تتفاقم نحو الأسوأ أو تلك التى تقلل وتلطف من خطورة الأداء، وتحدد نيات الطرف المختص نوع البيانات المتأثرة (كما فى حال بيانات الأمن القومى أو البيانات الطبية) مدى الضرر الناجم والمدى الذى يتعدى فيه الطرف المتضمن الاعتماد الممنوح له.

وتتمثل العقوبات الإدارية المرتبطة بالانتهاكات أو الإعتداءات على أمن المعلومات على الغرامات التى تفرضها المؤسسة أو الجهاز الإدارى المختص التى تعتبرها كثير من الدول كافية إلى حد ما فى مجال حماية البيانات - هذا إلى جانب الأنواع الأخرى من العقوبات المرتبطة بمقاييس الانضباط أو العقوبات المدنية المختلفة.

وأخيراً وليس آخراً فإن أهمية تأمين المعلومات الالكترونية ترتبط بتوجيهات أمن وشفافية المعلومات فى ظل الحكومة الالكترونية والتوسع الكبير فى استخدام تطبيقات وخدمات نظم المعلومات الالكترونية المحملة على جميع أنواع شبكات المعلومات سواء كانت الشبكات المحلية أو شبكات الانترنيت أو شبكات الاكسترانت أو شبكة المجال العريض التى تعتمد بعضها على بعض وقابليتها للتعرض للأضرار المختلفة وحاجتها لبناء الثقة فيها - وقد أدى كل ذلك إلى تعظيم موضوع أمن المعلومات ونظمها فى البيئات الرقمية.

وفى هذا المجال فإن الأمر يتطلب تطوير سياسة أمن المعلومات بتشجيع تطبيقاتها وتطويعها لبرامج سجلات الحكومات الالكترونية - كما يجب تدعيم الخبرة والمزاولة الأحسن فى نظم المعلومات من خلال تطوير التوجيهات والمعايير الفنية على نطاق واسع والاستعانة بما هو متطور عالميا.

كما يجب تنظيم حملات عامة لنشر الوعى بهدف تحسين معرفة الجمهور لتفهم أهمية أمن المعلومات وحقوق الملكية الفردية وحماية البرمجيات كما أنه يجب العمل على تعزيز المبادرات التى تضمن التوازن العادل بين حقوق الملكية الفكرية ومصالح مستخدمى المعلومات فى مجال البرمجيات والتجارة الالكترونية وكذلك الحكومة الالكترونية.

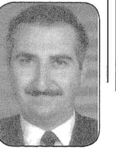
كما أنه يجب العمل على تحديد وتخفيض المخاطر والمسئولية القانونية المتصلة بفشل أمن المعلومات وما يرتبط بها من جزاءات وعقوبات إدارية وجنائية ترتبط بسوء الاستخدام أو تعمد الضرر.

... وبعد فإنى أرجو أن أكون قد ألقيت الضوء على أهمية تأمين المعلومات الالكترونية بقدر الإمكان بحيث يكون هذا التأمين فى حدود القانون وفى نفس الوقت حماية نظام العمل بالهيئات والمؤسسات ....

الدور الخفى لشركات الملاحة البحرية

الجزء الثانى

بقلم/ عبد الحميد مرسى عنبر -المحامى بالنقض والدستورية العليا - عضو إتحاد المحامين العرب



لعل البعض الذى يتابع ما سبق أن تناولناه سوف يتسأل عن أهمية مخاطبة المشرع للشركات وليس الأفراد، ومن جهة أخرى عن هذا الدور وأهميته فى المجال القانونى والعملى ويبادر البعض بالقول بأن الدراسات فى الخارج لا تتناول تلك الزاوية وتستمر فى مخاطبة مالك السفينة والمستأجر والمشغل وغيرها من المصطلحات البحرية التى نعرفها وترسخت فى الأذهان والمعاجم الدولية، تلك الأمور هى التى أملت علينا النظر بتوسع وعمق لتحليل هذا الإنفصال الذى بات فى الشارع البحرى بين الواقع والمصطلحات الدولية الشائعة من جهة ومن جهة أخرى بين القرارات التى تصدر والإجراءات الإقتصادية التى باتت لا تعرف إلا الكيانات الكبيرة، وسوف نعرف ذلك من خلال التعرف على أهمية توضيح دور التوجه نحو مخاطبة الشركات وليس الأفراد وبالتالى الاعتراف بأن دور مالك السفينة الفرد قد اندثر وأن الكيان كشركة هو الدور الواجب الاعتراف به وبالتالى لابد من بيان أثر ذلك:

فى مجال تمويل السفن:

فإن البنوك فى الأونة الأخيرة، وفى كثير من أقطار العالم تطلب أن يرفق بمستندات القرض بصورة نمطية من ثلاثة إلى أربعة تقييمات يقوم بها سماسرة من ذوى الخبرة فى مجال بيع وشراء السفن ومع توسع وتطور هذا النشاط يقدم للبنوك وللاك السفن الوضوح الكافى القابل للتفسير.

ويرى البعض «إنشاء صندوق تمويلى تسهم فيه جميع الشركات والوكالات الملاحية وهيئة قناة السويس والبنوك والأرصدة المتراكية للتأمينات الاجتماعية يسمى صندوق تمويل تكوين أسطول بحرى تجارى مصرى يدار بأساليب إقتصادية غير حكومية».

على أن المشكلة الحقيقة فى تمويل السفن هى **ضمان سداد القرض** الذى مازال يعتمد على رهن السفينة ففى المادة 43 من القانون البحرى «الرهن المقرر على السفينة أو على حصة منها يبقى على حطامها» فإذا كان الحطام فى قاع البحر فما هو ضمان سداد الرهن؟ لا شك أن ذلك يهم المقرض سواء كان صندوق أو بنك أو أى جهة مانحة، وأن فكرة ضمان الآلة (السفينة) هى فكرة يجب إعادة النظر فيها لأن الضمان الحقيقى ليس فى إحدى عناصر أصول الشركة (السفينة)، **ولكن أصول الشركة بالكامل** هى التى يمكن أن تضمن سداد القرض ذلك أن تمويل السفن ليس بالقرض الهين لكى تخاطر الجهة المانحة به **ولكن مخاطبة المشرع لكيان معنوى مستقل قادر على الضمان برأسماله.**

وعناصر تقويم الشركة سواء أراضى أو مناطق تخزين أو نشاط اقتصادى قائم، بالإضافة إلى سفن أخرى المملوكة للشركة وبعيداً عن السفن المستأجرة فى عقد الرهن هو الذى يحفز الجهة المانحة إلى المساهمة فى منح القرض. **وبذلك يحدد الإطار التشريعى للشركة بإعتبارها شخص معنوى يتم مخاطبته ككيان مستقل.**

فى مجال الحجز على السفن:

لا شك أن من يلجأ إلى الحجز على السفن هدفه الأول هو الحصول على مستحقاته، وبالتالى فإن الحجز على السفينة هو المؤثر على مالك السفينة يجعله يقوم بالسداد الفورى، فإذا كان الأمر أيسر للحاجز أن يقوم بالحجز على خطاب الضمان الصادر لصالح وزارة النقل البحرى باعتباره صادر من الشركة لضمان رأسمالها الذى يصل إلى 750.000 جنيه فإنه تيسيراً للحجز يجعل المالك يسارع فى سداد المبلغ مباشراً بمجرد تسيل خطاب الضمان وبالتالى يتم الحجز من خلال المركز الرئيسى للشركة وقطاع النقل البحرى بعيداً عن الموانئ وإرباك حركة السفن، لذلك فالأمر يحتاج إلى إعادة النظر فى قانون المرافعات والقانون البحرى.

فى مجال التقاضى:

فى ظل الوضع الحالى فإن الذى يقوم برفع دعوى يقوم بوضع أكثر من صفة لشركة الملاحة بصفتها «مالكة للسفينة ومستأجرة ومجهزة ومشغلة» حتى يتفادى الدفع بعدم الصفة فى حالة رفع الدعوى خطأ بعدم تضمين تلك الصفات جميعها، لذلك فإن مخاطبة المشرع لشركة الملاحة يؤدى بالضرورة إلى تحديد الصفة بإعتبارها المسئولة عن الخطأ الذى حدث سواء كانت مالكة للسفينة أو مجهزة أو مستأجرة أو مشغلة.

مستحقات العمالة البحرية:

إن مخاطبة العامل للشركة التى يعمل فيها يقضى على عقود الرحلة الواحدة والمشاكل التى تعترض تلك الحالات من تهرب مالك السفينة من مستحقات العامل، كما يقضى على تحلل رب العمل (مالك السفينة) من التأمينات الاجتماعية، والتأمين الصحى للعامل لأن المخاطب سوف يكون شركة تلتزم بكافة قوانين الدولة، وينتهى دور مالك السفينة لتبدأ مرحلة جديدة من مراحل مخاطبة الشركات الملاحية بصفتها مالكة السفن.

- أن ذلك على سبيل المثال لا الحصر وبالتالى فإن التصور الجديد الذى هو مستمد من قرارات وزارية وواقع عملى يؤدى فى النهاية إلى إنشاء كيانات مستقلة لها شخصية إعتبارية مستقلة وأنشطة تخدم الاستثمارات المطلوبة فى مجال النقل البحرى.
- فيرى البعض - بحق - أن الشركات الملاحية يمكنها أن تقدم اليوم حزمة واحدة شاملة لجميع الخدمات للإدارة سلسلة الإمداد إلى عملائها وتقديم فلسفتها الأساسية بتوفير خدمة تتوافق مع سلسلة الإمداد الخاصة بالعميل (الشاحن)، وعلى شركات الملاحة أن تساير هذه التغيرات الحديثة وإلا فإنها سوف تخاطر بفقدان قدراتها التنافسية على مستوى العولمة، **وقد هجر عمل الشخص الطبيعى للعمل كمالك لسفينة أو مجهز لها أو مشغل وبالتالى فإنه يجب إعادة النظر إلى تقسيم جديد للقانون البحرى المصرى.**

محمد الديب الأول فى الأطباق المروحية

اللواء/ محمد الديب

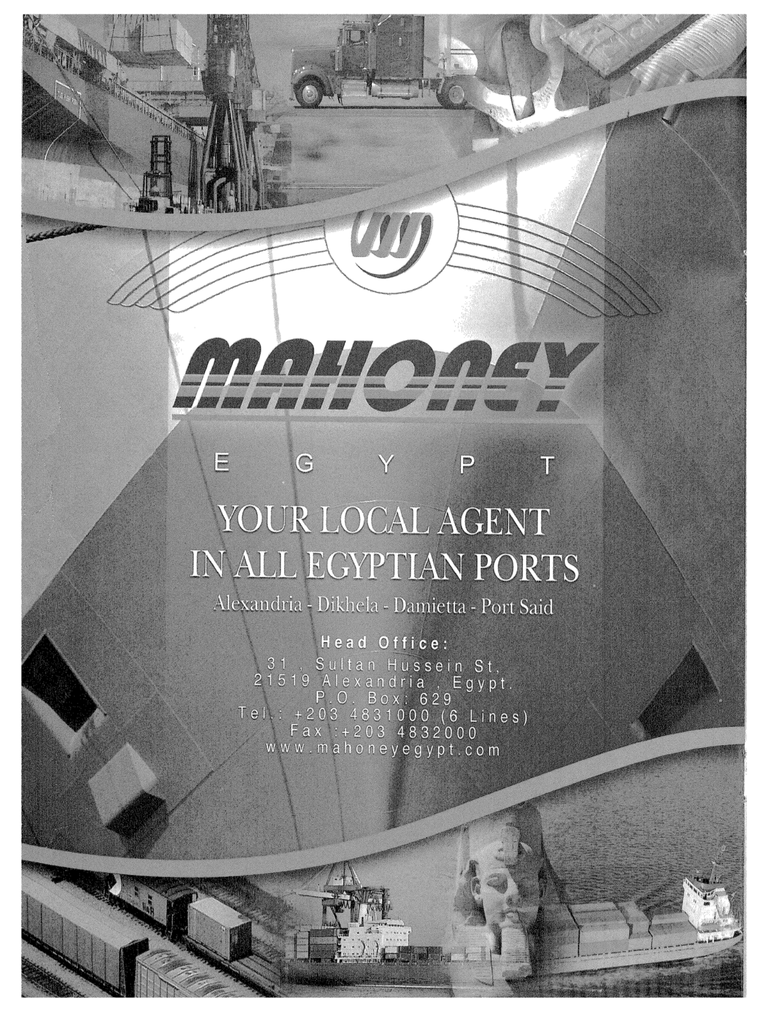
أقام الإتحاد المصرى للرماية برئاسة اللواء طيار/ منير ثابت بطولة نادى الصيد المصرى بالدقى للرماية على الأطباق ذات الأجنحة (الإلكتروسبل) التى تعد أحدث أنواع الرماية فى العالم، بطولة تحت ظروف جوية غير عادية من حيث الأمطار وشدة الرياح وبحمد الله نجحت البطولة وفاز بدرع البطولة عن الرواد الرامى المخضرم اللواء/ محمد الديب رامى نادى صيد الإسكندرية - كما فاز بالمركز الأول فرق - فريق نادى صيد الدقى (أ) تلاه فريق نادى صيد الإسكندرية والثالث فريق نادى صيد الدقى (ب).

كما فاز ببطولة الفردى الرامى/ هشام عزيز من نادى صيد الدقى وفاز ببطولة الناشئين الرامى / يوسف محمد صلاح من نادى صيد الإسكندرية.

وقد شارك فى البطولة 75 رامياً يمثلون أندية صيد الدقى وصيد الإسكندرية والشمس والمعادى ووادى النطرون وأشرف على المباراه الدكتور/ أحمد مرسى والرامى / برج أنترانيك من نادى صيد أسكندرية.

معدلات قياس الأداء للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية (عن شهر ديسمبر 2006)

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج				طرق التقييم		عدد التظلمات	التحكيم
		العمل الجمركي	جهات العرض	صاحب الشأن	إجمالي	مادة أولى	أخرى		
المركز المطور	434	1.26 ساعة	19.57 ساعة	38.92 ساعة	59.75 ساعة	426	8	1	-
الإدارات المركزية التابعة	12238	0.98 يوم	1.21 يوم	1.33 يوم	3.52 يوم	9603	2635	21	6


MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com

مراسم توقيع بروتوكول التعاون العلمى بين
معهد النقل الدولى واللوچستيات
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى



و
شعبة خدمات النقل الدولى
الغرفة التجارية المصرية

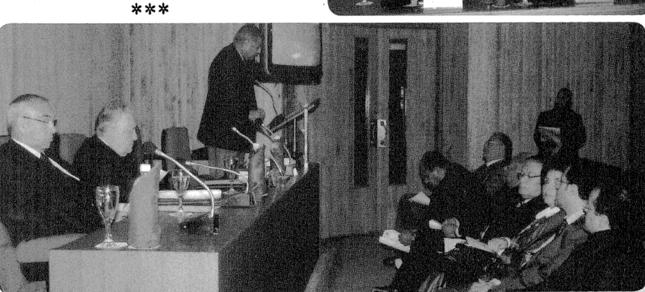
تعنى شعبة خدمات النقل الدولى بالإسكندرية بالمصالح المشتركة لأعضائها وتقديم الدعم والمساعدة فى أساليب العمل وإجراء الأبحاث والدراسات وتقديم الإرشادات وحث الأعضاء على التوسع فى المشروعات بما يتناسب مع الاحتياجات والمعاونة فى تأمين حاجات الأعضاء من المعلومات الفنية ودراسة القرارات والتشريعات التى من شأنها التأثير على أعمال أعضاء الشعبة وتمثلهم لدى السلطات العامة كما تساعد تلك السلطات على تنمية صناعة النقل الدولى ورفع كفاءتها ورفع كفاءة العاملين فى هذه المهنة وذلك بعدة وسائل من بينها عقد دورات تدريبية لأعضاء الشعبة وكذلك البرامج التعليمية فى هذا المجال المتاحة لدى المعاهد العلمية المتخصصة، وفى هذا الشأن تتعاون الشعبة مع المؤسسات العلمية كون هذه المؤسسات هى المنارة العلمية التى ترتبط الدراسات العلمية بها حسب احتياجات أعضاء الشعبة سواء على مستوى الدراسات الأولية أو الجامعية أو تلك التى تتعدى ما بعد الشهادات الجامعية.



وفى هذا النحو ارتبطت الشعبة بالأكاديمية بالعديد من المشروعات الناجحة ومنها إعداد مناهج مشروع مبارك - كول للتعليم الثنائى بإنشاء فصل نقل دولى من الصف الأول إلى الثالث الثانوى ومشروع ترجمة ومراجعة مستندات الفيتا من اللغة الانجليزية إلى اللغة العربية وتسعى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى (معهد النقل الدولى واللوچستيات لتحقيق رسالتها العلمية المتمثلة فى دعم وتطوير صناعة النقل الدولى وإعداد الكوادر المؤهلة اللازمة لهذا النشاط. ولرغبة الطرفين فى التعاون على النهوض بالمستوى العلمى والفنى وتحديث المعرفة بالإتفاقيات والقواعد الدولية الجديدة للعاملين فى الشركات الأعضاء فى الشعبة.

فقد تم توقيع بروتوكول التعاون العلمى بين معهد النقل الدولى واللوچستيات وقد مثلها السيد الدكتور أحمد عبد المنصف عميد المعهد والسيد اللواء مازن نديم رئيس الشعبة بمقر الأكاديمية بميامى. وقد حضر توقيع العقد الربان/ عاطف مرونى والدكتور/ فاروق ملش واللواء بحرى/ صالح عبد الواحد والدكتور محمد توفيق واللواء بحرى عاصم السيد أحمد والأستاذة نازلى الشاذلى والمهندس مدحت القاضى والمهندس خالد صبرى والأستاذ مصطفى خميس ولفيف من مديرى ومندوبى شركات الشحن الدولى. وقام السادة الحضور بزيارة معهد النقل الدولى واللوچستيات حيث إنتهت بعدها المراسم.

***



وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبرى
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

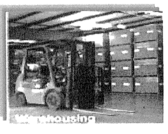


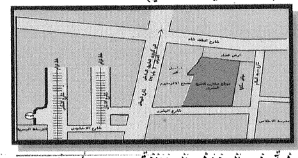
مستودع البشرى

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).







- المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلى أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى – القبارى – الإسكندرية - تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلكس : A.C . H .UN ٥٤٥٦٦ فاكس : ٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com

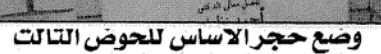


الربان أسامة الشريف يسلم درعاً تذكارياً لمعالى رئيس الوزراء

الربان أسامة الشريف واللواء هشام السرساوى فى إستقبال معالى رئيس الوزراء

الدكتور أحمد نظيف يقوم بزيارة ميناء السخنة

قام الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء مع عدد من السادة الوزراء بزيارة ميناء السخنة وتفقد العديد من المشروعات ضمن جولته لمحافظة السويس. وقد قام سيادته بوضع حجر الأساس لمشروع الحوض الثالث بالميناء ومشروع إنشاء المجزر الآلى المتطور بمشروع الثروة الحيوانية، وقد رافق الدكتور نظيف خلال جولته الدكتورة فايزة أبو النجا وزيرة التعاون الدولى والدكتور طارق كامل وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات والدكتور محمود محى الدين وزير الاستثمار والمهندس أحمد المغربى وزير الإسكان والمهندس محمد لطفى منصور وزير النقل واللواء عبد السلام المحجوب وزير التنمية المحلية واللواء سيف الدين جلال محافظ السويس.



وضع حجر الأساس للحوض الثالث

وقد قام الربان أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة بعرض توضيحى عن الميناء ومشروعاته المختلفة بالإضافة إلى القيام بجولة داخل الميناء لتفقد أهم التطورات وأحدث المشروعات بالميناء.

وتبلغ تكلفة المرحلة الأولى لإنشاء الحوض الثالث 36 مليون دولار بمساحة 180.000 $م^2$، بينما يصل طول الرصيف إلى 420 متر بعمق 17 متر. وسيتضمن الحوض الثالث محطة لتداول الصب السائل لتخزين ومناولة المنتجات البترولية والبتروكيماوية إلى جانب القيام بعمليات تموين السفن.

وقد قام سيادته والسادة الوزراء بتفقد مشروع محطة الثروة الحيوانية، والذى يحتوى الآن على عدد من الحظائر تستوعب 24.000 رأس ماشية. كما سيتم إنشاء مجزر آلى ومصنع للحوم. وقد بدأ بالفعل إستيراد الماشية من دول متعددة فى نهاية عام 2006، وتبلغ الطاقة الإجمالية للمشروع حوالى 250.000 إلى 350.000 رأس من الماشية والأغنام سنوياً، يتم تخصيص 80% منها للسوق المحلى بينما يتم تصدير 20% من إجمالى المشروع لدول المنطقة المجاورة ودول



مشروع محطة الثروة الحيوانية



الربان اسامة الشريف فى حديث مع اللواء سيف الدين جلال محافظ السويس



السادة الوزراء أمام معامل السخنة المعتمدة دولياً



ميناء السخنة

الربان أسامة الشريف يقوم بعرض توضيحي للميناء ومشروعاته المختلفة

ووضع حجر أساس مشروعات جديدة بالميناء

الإتحاد الأوروبى. وصرح الربان أسامة الشريف «إن الغرض من مشروع الثروة الحيوانية هو توفير لحوم عالية الجودة بأسعار إقتصادية للسوق المحلية بالإضافة إلى التصدير للعديد من الدول، وسيتم إنشاء المجزر الآلى ومصنع تصنيع اللحوم بالإضافة إلى بعض المشروعات التكميلية طبقاً لأعلى المقاييس العالمية ومعايير الإتحاد الأوروبى مع تطبيق نظم مراقبة الجودة العالمية، وسيوفر المشروع العديد من فرص العمل فى إطار برامج تدريبية عالية المستوى».

وقد قام السيد رئيس الوزراء والسادة الوزراء بتفقد معامل السخنة المعتمدة دولياً، بإجمالى إستثمارات 7 ملايين دولار، والتى تساهم فى تيسير عمليات الاختبار والإفراج الجمركى عن الأغذية ومختلف المنتجات.

هذا وقد شملت الزيارة تفقد مشروع تكرير السكر الجارى إنشاء بالإشتراك مع شركة صافولا السعودية وشركة تيت اندلايل (Tate & Lyle) البريطانية الرائدة فى هذا المجال، ومن الجدير بالذكر أن هذا المشروع على وشك الإنتهاء وسيتم بدء العمل به خلال شهر أغسطس من هذا العام. وتبلغ التكاليف الرأسمالية للمشروع حوالى 120 مليون دولار وتصل طاقته الإنتاجية إلى مليون طن سنوياً. ويوفر المشروع 900 فرصة عمل، وتكمن الميزة التنافسية للمشروع فى وجودة داخل الميناء مما يسهل نقل السكر المكرر بأحدث التقنيات إلى السفن مباشرة لتصديره إلى الخارج وفى نفس الوقت يوفر المشروع مخزون استراتيجى من السكر للسوق المحلى .

هذا ويعد ميناء السخنة نموذجاً رائداً للشراكة بين الإستثمار الحكومى ورأس المال الخاص فى مصر، فموقعها الإستراتيجى يتيح لها الفرصة أن تكون ميناء مصر الرئيسى على البحر الأحمر. وتمتلك شركة تنمية ميناء السخنة حق تنمية وإدارة الميناء لمدة 25 عاماً ليصبح أحد أهم مراكز النقل البحرى فى العالم. وقد علق الربان أسامة الشريف على الزيارة قائلاً: «لقد أتاحت لنا الزيارة اليوم فرصة تأكيد التزامنا نحو التنمية المتكاملة للميناء فمشروع الحوض الثالث ومحطة الصب السائل ومشروع الثروة الحيوانية ومعامل السخنة من أهم دعائم النمو فى مخططنا الرئيسى لهذا فنحن نكمل مسيرتنا ونبذل قصارى جهدنا لجذب المزيد من الإستثمارات والمشاريع العملاقة إلى الميناء»



حديث جانبى بين أسامة الشريف والدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار



الربان أسامة الشريف فى حديث مع المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل



الربان أسامة الشريف يرحب بالسيد المحافظ والدكتور طارق كامل وزير الإتصالات وتكنولوجيا المعلومات وخلفهم اللواء هشام السرساوى رئيس هيئة موانى البحر الأحمر



الربان أسامة الشريف يرحب بالدكتورة فايزة أبو النجا ومعهما اللواء محمد عبد السلام المحجوب وزير التنمية المحلية واللواء سيف الدين جلال



شركة العامرية للمخازن الجمركية



Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا :-

- أول الشركات التي يساهم القطاع الخاص في إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحري نظام الموانئ الجافة
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الإسكندرية خاصة موانئ الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة [illegible] وفقة ومواكبة التطور التكنولوجي التطوير [illegible]
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..





نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

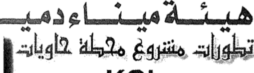


موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

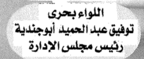
Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



KGL

- تم عمل اختبارات للتربة وللمساحة الطبوغرافية.
- قام المكتب الاستشارى الألمانى HPC بوضع المخطط العام والتصميمات والرسوم الهندسية للمشروع.
- تم مراجعة الرسومات بعد إبداء وتعديل بعض الملاحظات بمعرفة هيئة ميناء دمياط ومستشاريها الهندسيين وتم اعتمادها.
- تم طرح المشروع على المقاولين المصريين والأجانب وتقدمت عدة شركات مصرية وأجنبية من ذوى الخبرة فى مجال الموانى ومحطات الحاويات.
- تم فتح المضاريف للمشروع يوم 12 من فبراير.
- من المخطط البدء فى تنفيذ أعمال الحفر لإنشاء الرصيف خلال شهر إبريل 2007.



اللواء بحري
توفيق عبد الحميد أبوجندية
رئيس مجلس الإدارة

فى إطار حرص هيئة ميناء دمياط الدائم على تحسين وتطوير أداء العاملين بها وبالجهات والأجهزة الأمنية والشركات المختلفة داخل الميناء وتحت إشراف اللواء بحرى / توفيق أبو جندية رئيس مجلس إدارة الهيئة تم يوم الأربعاء 2007/2/7 تنفيذ البيان العملى(دمياط 1).

وكان موضوع البيان الإجراءات والإحتياطات المتخذة عند تداول المواد الخطرة وكذلك أسلوب تنفيذ بنود المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (i sps)

وقد تم تنفيذ البيان بصورة متميزة ودقة ومهارة فائقة ومظهر مشرف أظهر التعاون والتنسيق الرائع بين هيئة الميناء والشركات العاملة والأجهزة الشرطية والأمنية برئاسة اللواء/ محمود البخشونجى والذى أشاد به جميع الحاضرين من هيئات الموانى والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية

وقد حضر البيان اللواء/ حسين الهرميل مستشار السيد وزير النقل وأعد له ونسقه العميد بحرى/ طاهر الهندى مدير إدارة حماية البيئة ومنسق أمن الميناء







LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

MARCH 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	96E	03/03/07	PSD
M/V RHRIN BRIDGE	90E	04/03/07	PSD
M/V YM BAMBOO	45E	07/03/07	PSD
M/V CONTI SINGA	11E	07/03/07	PSD
M/V TSING MA BRIDGE	27E	10/03/07	PSD
M/V YM TIANJIN	08E	11/03/07	PSD
M/V YM COSMOS	46E	14/03/07	PSD
M/V SCI MAHIMA	20E	14/03/07	PSD
M/V CHISWICK BRIDGE	32E	17/03/07	PSD
M/V HANJIN ELIZABETH	01E	18/03/07	PSD
M/V YM CYPRESS	47E	21/03/07	PSD
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	63E	21/03/07	PSD
M/V JAMES RIVER BRIDGE	31E	24/03/07	PSD
M/V JILFAR	02E	25/03/07	PSD
M/V YM PLUM	50E	28/03/07	PSD
M/V ANDAMAN SEA	01E	28/03/07	PSD
M/V GUANGDONG BRIDGE	06E	31/03/07	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

MARCH 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V AL ABDALI	02W	04/03/07	PSD	PSD/NYC/ORF/SAV
M/V HANJIN COLOMBO	82W	11/03/07	PSD	PSD/NYC/ORF/SAV
M/V NEWPORT BRIDGE	34W	18/03/07	PSD	PSD/NYC/ORF/SAV
M/V YM MONDEGO	15W	25/03/07	PSD	PSD/NYC/ORF/SAV



LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

MARCH 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V YM COSMOS	46W	02/03/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS
M/V NORMANDIE BRIDGE	41W	06/03/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM CYPRESS	47W	09/03/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS
M/V YM YANTIAN	93W	13/03/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM PLUM	50W	16/03/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS
M/V HANJIN SHANGHAI	89W	20/03/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V HANJIN LOS ANGELES	75W	27/03/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM PINE	46W	30/03/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

MARCH 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V ANDAMAN SEA	01W	04/03/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V JAMES RIVER BRIDGE	31W	06/03/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V LT TRIESTE	09W	11/03/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V GUANGDONG BRIDGE	06W	13/02/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V SCI VIJAY	11W	18/03/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V GRANVILLE BRIDGE	05W	20/03/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V YM PROMINENCE	35W	25/03/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V LIONS GATE BRIDGE	33W	07/03/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH

مكتب بورسعيد: 13 شارع الجمهورية تليفون: 066/359885 فاكس/ 066/336645
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس (57) 320221
الفروع : القاهرة - بورسعيد - السويس

الإسكندرية : ٢ شارع فرناند عاداه/ المسلة. محطة الرمل ت/4861239 - 4873078-4873951 - 4862500
فاكس/ 4840757- 4847266 تلكس/ 54630- 54418 إسكندرية

ملف العدد صفحات 32. 37.36.35.34.33

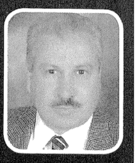
نقل البضائع بالسكة الحديد

الأستاذ/ جلال أبو الفتوح

وكيل أول وزارة المالية

ورئيس مصلحة الجمارك المصرية

العمل على توفير شبكات سكك حديدية بين الموانى ومحطات تداول البضائع والتجميع والتوزيع

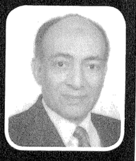


الدكتور / حماده فريد منصور

رئيس الإدارة المركزية للشئون التجارية

سكك حديد مصر

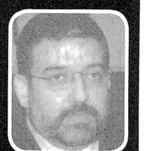
الإلتزام بتوجيه عربات السكك الحديدية نحو السلع الأكثر ربحية والأطول مسافة للإستفادة من ميزات السكك الحديدية وشراء عربات نقل البضائع بناء على توصيات الإدارة المعنية فى التشغيل والتسويق



الدكتور أحمد عيسوى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

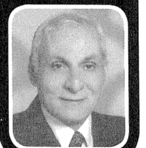
الإنخفاض الشديد فى سرعة قطارات البضائع لأن عربات البضائع فى معظمها ليس بها فرامل ولذلك فإن طاقة الخط محدودة بالسرعة المنخفضة لقطارات البضائع وتسير قطارات البضائع فى وقت الليل



المهندس/ حسام لهيطة

رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية

يجب أن تبادر السكك الحديدية بتحويل عدد من مخازنها فى المواقع المختلفة إلى مناطق عبور للبضاعة Trans shipment بحيث يسهل من خلالها الربط مع وسائل النقل الأخرى فى رحلة (سابقة أو تالية) للبضائع



ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

خبير ومستشار بحرى

إن متطلبات إصلاح مرفق السكك الحديدية بنظرة شمولية أصبح حتمياً وتأخير تنفيذها يؤدى إلى جعلها أكثر تعقيداً وتكلفة. والمأمول أن نبدأ الآن وليس .. غداً.

فى عام 1814 قام جورج ستيفنسون ببناء أول قاطرة بخارية فى التاريخ وفى العام ذاته بدأت أول تجربة للنقل على السكك الحديدية فى مقاطعة ويلز الجنوبية بإنجلترا وإستخدمت فى جر عربات مشحونة بالبضائع بسرعة 5 أميال فى الساعة.

وفى عام 1825 نجح ستيفنسون فى إصدار مرسوم بإنشاء أول خط سكك حديد فى العالم بين ستكتون ودارلنجتون بانجلترا.

وفى عام 1853 عرفت مصر السكة الحديد وانتقل المصريون من نقل البضائع (بالحمار) إلى النقل (بالقطار).

وأصبحت السكة الحديد هى محور عمليات النقل فى مصر فهى الوسيلة الأرخص على الإطلاق علاوة على معدلات الأمان العالمية التى تتمتع بها عمليات النقل بالسكة الحديد.

لقد تناول الخبراء والباحثون قضية النقل بالسكة الحديد بالبحث والتمحيص وكان نقل الركاب هو محور النقاش.

لذلك فنحن نحاول هنا ومن خلال هذا الملف أن نسلط الأضواء على (نقل البضائع بالسكة الحديد) فمازالت هى الوسيلة الرخيصة والآمنة ولكن مازال حجم المنقول بالسكة الحديد فى مصر لا يتوازى مع طموحات مصر التنموية.

برأيك .. ما هو واقع السكة الحديد وكيف نستطيع النهوض بهذا القطاع الحيوى ليشارك فى معركة التنمية.

الأستاذ/ جلال أبو الفتوح وكيل أول وزارة المالية ورئيس مصلحة الجمارك المصرية

* تعد مصر بموقعها الجغرافى الفريد أحد ممرات التجارة العالمية بين الشرق والغرب وأسبق شعوب العالم معرفة بالملاحة وبناء السفن وإستخدامها، وأقدمهم كذلك فى إنشاء الطرق البرية والسكك الحديدية. وتعتبر سكك حديد مصر من أقدم السكك الحديدية فى العالم فمنذ إفتتاح أول خط حديدى مصرى عام 1853 ليربط بين القاهرة والإسكندرية لعب دوراً فعالاً فى خدمة الركاب وتداول البضائع من وإلى جميع أنحاء الجمهورية، كما صار قطاع النقل من أهم القطاعات الحيوية بها حيث يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالتنمية الشاملة للدولة بمفهومها الواسع فمن خلاله تتدفق متطلبات التنمية الاقتصادية والعمرانية والإجتماعية من مناطق الإنتاج إلى مناطق الإستهلاك، ليصبح هذا القطاع أحد أبرز الركائز الهامة للبنية الأساسية فى مصر.

* إلا أنه نظراً لما تقوم به الحكومة المصرية من تشجيع الإستثمار والتجارة البينية فقد قامت بمد قطاع النقل (السكك الحديدية) بالعديد من الصلاحيات والتسهيلات التى قد ساهمت بلا شك فى النهوض بهذا القطاع ورفع معدلات الإنتاج ومعدلات الدوران السريعة وسهولة وإنسيابية تدفق البضائع.

وإيماناً من مصلحة الجمارك بدور قطاع النقل فى تسهيل حركة التجارة وانتقال رؤوس الأموال فقد عملت المصلحة على تقديم العديد من التسهيلات بالنسبة لقطاع السكك الحديدية حيث بلغت فئة التعريفة الجمركية حدها الأدنى فيما يخص عربات السكك الحديدية، ومن ثم حرصت الدولة على أهمية ربط جميع الموانئ الرئيسية بوصلات حديدية تربطها بشبكة سكك حديد مصر.

* وفى إطار مشروع تطوير سكك حديد مصر، تم تطوير القطارات بعرباتها المختلفة إلى جانب تجديد المحطات وتجهيزها الكترونياً مع إقامة كبارى للسيارات على خطوط السكك الحديدية بعدد من المحافظات ضمن

نقل البضائع بالسكة الحديد

بقية المنشور فى الصفحة السابقة الأستاذ/ جلال أبو الفتوح

خطة شاملة للنهوض بخدمات السكك الحديدية.

* وقد أدى التقدم التكنولوجي وزيادة الإنتاجية خاصة فى مجال النقل والمعلومات والاتصالات إلى حدوث طفرة وتطور هائل فى كافة المجالات وأصبح العالم يترابط مع بعضه بشبكة العلاقات التجارية والمالية والتكنولوجية ومن ثم ظهرت الحاجة إلى أسواق أوسع ولم تعد حدود الدولة القومية هى حدود السوق الجديد بل أصبح العالم كله مجالاً للتسويق، سواء كان تسويقاً لسلع تامة الصنع أو تسويقاً لمكونات وعناصر إنتاج ولكن كل ذلك يتطلب شبكة حديدية حديثة لنقل البضائع تتميز بشدة التنظيم والسرعة مع ضمان السلامة والأمن ومكان الاعتماد عليها، وفى نفس الوقت المحافظة على تخفيض التكلفة الحالية، فأفضل مكان للصناعة هو ذلك المكان الذى تكون فيه نفقة النقل أقل ما يمكن.

وفى إطار سعى الحكومات العربية لتحقيق هذه الأهداف فقد تم عرض ومناقشة أول مشروع لأتفاق سكك حديدية دولية فى المشرق العربى فى اجتماع تم عقده بجامعة الدول العربية للخبراء لدراسة مواءمة قوانين وأنظمة ومعايير التعاون الإقليمى وصولاً لإنشاء شبكة عربية للسكك الحديدية.

ومن أهم المقترحات لزيادة كفاءة وفعالية هذا القطاع :

* العمل على توفير شبكات سكك حديدية بين الموانئ ومحطات تداول البضائع والتجميع والتوزيع وكذا العمل على إقامة موانى برية تكون قريبة من مواقع الإنتاج.
* العمل على تشغيل خدمات السكك الحديدية (قطارات الحاويات) بتوقيتات منضبطة ونشر خطوطها بحيث تغطى أهم مناطق التصنيع والتوزيع وأسواق الاستهلاك.
* تحقيق مستوى أفضل للأمن والسلامة كمطلب أساسى يستدعى الاهتمام الأقصى لإنتهاج خطة متكاملة فى هذا الصدد من منطلق الحرص على حق المواطن فى الحياة الآمنة.
* تحقيق التكامل الاستراتيجى للنقل اللوجيستى على المستوى القومى بهدف الإستثمار الأمثل والتوظيف الجيد لمشروعات النقل التى تعد أهم عناصر البنية الأساسية للدولة وتمثل عنصراً مهماً للاقتصاد القومى مما يستلزم معه إستمرار وضع نظم وآليات واضحة تعتمد على التخطيط العلمى السليم وتهدف إلى تطوير هذا القطاع.
* العمل نحو إسراع الخطوات لاستكمال مشروع اتفاق السكك الحديدية الدولية على المستوى العربى.

وأخيراً فإن النقل نظام مادى متكامل للنقل الدولى يحكمه نظام قانونى جديد يهدف إلى تيسير حركة التجارة فهو عنصر أساسى مع المعلومات والاتصالات لتحقيق زيادة الإنتاجية كما ونوعا، ومما لا شك فيه أن القدرة على تحقيق معدلات إنتاجية عالية ومعدلات دوران سريعة لوسائل النقل وسهولة وانسيابية تدفق البضائع وتحقيق أعلى قدر من السلامة والأمان لخدماتها يتوازى بلا شك مع التطور المهارى والتقنى للموارد البشرية واستخدام تقنيات معقدة بالإضافة إلى التطبيق الحازم لمعايير السلامة فى مجالات النقل المختلفة وتوزيع البضائع والالتزام بالمعايير القياسية فى هذه المجالات.

الدكتور / حماده فريد منصور

رئيس الإدارة المركزية للشئون التجارية سكك حديد مصر

تشهد أروقة الحكومة ووزارة النقل والسكك الحديدية المصرية نشاطا ملحوظا لتحسين كفاءة خدمات السكك الحديدية التى تلعب دوراً محورياً على كافة المستويات والأنشطة الاقتصادية والخدمية ويهدف هذا المقال إلى وضع رؤية لتعظيم دور السكك الحديدية المصرية لنقل البضائع من خلال إلقاء الضوء على الوضع الحالى وبالتالى نقاط الضعف ونقاط القوة ثم فرص التحسين والتعظيم لمساهمة النقل بقطارات البضائع وزيادة حصة السكك الحديدية فى سوق النقل البضائع وتحقيق تعادل بين المصروفات والإيرادات ثم تحقيق فائض للتمويل الذاتى للاستثمارات بعيداً عن موازنة الدولة .

تمهيد :

تمتد شبكة السكك الحديدية فى أرجاء مصر بأطوال سكك تبلغ 9566 كم واطوال الخطوط 5128 كم لتغطى المراكز السكنية الرئيسية وتقرب كثيراًمن مراكز الإنتاج والاستهلاك ، ويتركز حوالى 60% من الشبكة فى الدلتا وتمتد بجوار وادى النيل حتى السد العالى لتكون الشريان الثانى الرئيسى مع نهر النيل للحياة فى مصر . وحول الشبكة وداخل الورش والمحطات تنتشر العمالة الفعلية التى قوامها أقل قليلاً من 65 ألف عامل على مختلف التخصصات .

كما تمتلك السكك الحديدية المصرية أسطول وحدات متحركة يضم 701 قاطرة تجاوزت النسبة العظمى العمر الافتراضى منها 33 قاطرة للمناورة و ايضا عربات الركاب والنوم بدرجاتها الفاخرة والعادية باجمالى 3425 عربة بمتوسط اتاحية 2825 عربة ركاب بنسبة 82% ، كما تضم 11342 عربة بضائع على اختلاف أنواعها بمتوسط اتاحية 6509 عربة بضائع بنسبة 57% طبقاً للاحصائيات لعام 2006/2005 وأظهرت نتائج التشغيل لنفس العام أن إيرادات سكك حديد مصر بلغت 1031 مليون جنيه من نشاطات قطاعات الركاب والنوم والبضائع بينما تعدت مصروفات التشغيل 1300 مليون جنيه بدون الفوائد والإهلاك بإجمالى 2.2 مليار جنيه تقريباً شاملة الفوائد والإهلاك .

وخلال عام 2006/2005 قامت الهيئة بتشغيل عدد 416820 قطار ركاب ونوم بكفاءة استخدام 178 % واجمالى 54554 مليون راكب.كم ، و عدد 15157 قطار بضائع بكفاءة استغلال حوالى 59% و اجمالى 3383 مليون طن.كم ، بينما بلغت إيرادات قطاع نقل الركاب 725 مليون جنيه فان إيرادات قطاع نقل البضائع بلغ 212 مليون جنيه لنفس العام 2006/2005 .

أولا : الوضع الحالى فى قطاع نقل البضائع :

يظهر التمهيد السابق أن قطاع نقل البضائع يستحوذ على أقل من 7% من إجمالى الحركة فى حين يمثل حوالى 23% من إجمالى الإيرادات الناتجة عن النشاطات الرئيسية وهو ما يعنى ضرورة زيادة إستحواذ قطاع نقل البضائع على نصيب اكبر من حجم الحركة لتعظيم إيرادات القطاع والتى يمكن أن تساهم بطريقة فعالة فى تعظيم إيرادات والسكك الحديدية المصرية بما يؤدى إلى تحسين تغطية التكاليف وزيادة الاعتماد على الذات .

ذلك أن إجمالى الطن المنقول تراوح ما بين 10 إلى 12 مليون طن فى الفترة من 1992 حتى عام 2006 أى حوالى 15 سنة تجمدت فيها حصة السكك الحديدية تقريباً فى سوق نقل البضائع .

ومن جانب أخر يحقق استحواذ قطاع نقل البضائع على مساحة أكبر من حجم الحركة زيادة حصة القطاع فى سوق نقل البضائع على المستوى القومى ، حيث شهدت حصة القطاع تدنى نصيبها من حجم الطن المنقول سنة بعد أخرى إذ بلغت حصة السكك الحديدية 2.9% من إجمالى الطن المنقول وقدره 408.6 مليون طن عام 2004 .

. ثم انخفضت هذه الحصة إلى 2.5 % من إجمالى الطن المنقول وقدره 431.5 مليون طن عام 2005 ووصلت إلى أدنى مستوى لها لتبلغ 2.3% من إجمالى الطن المنقول وقدره 454 مليون طن عام 2006 وتزامن ذلك مع انخفاض الطن المنقول على السكك الحديدية من 11.8 مليون طن عام 2004 إلى 10.9 مليون طن عام 2005 ثم وصل إلى أدناه عام 2006 إلى 10.5 مليون طن .

ومع ان لنا تحفظ هام فى هذه النقطة وهى ان منطقة المنافسة الفعالة التى تعمل السكك الحديدية داخلها بكفاءة عاليه تبدأ بعد مسافة 200 كم أى ان المنطقة 1 :200 كم لا تقع داخل حدود منطقة الميزة النسبية لوسيلة السكك الحديدية ومن ثم يجب تجاهل جملة الطن المنقول للمسافة حتى 200 كم لأنها تقع داخل منطقة الميزة النسبية النقل باللوارى على الطرق البريه والنتيجة ارتفاع حصة قطاع نقل البضائع بسكك الحديدية من إجمالى الطن المنقول على المستوى القومى ، لكن هذا لا يغير من الاتجاه العام لتدنى حصة السكك الحديدية وهو ما يدفعنا إلى البحث عن كل من نقاط الضعف ونقاط القوة فى قطاع نقل البضائع بالسكك الحديدية ومن ثم تحديد السبيل إلى تعظيم حصة القطاع من اجمالى الطن المنقول على المستوى القومى .

ثانيا : نقاط الضعف :

تتعدى عوامل الضعف العوامل الداخلية بالقطاع إلى العوامل الخارجية داخل سوق نقل البضائع فى مصر لتشمل نقاط ضعف رئيسية يقع فى مقدمتها الاتى :-

1 - تجاهل تقدير حجم الطلب المتوقع واتجاهاته عند ضخ الاستثمارات فى القطاع لشراء عربات البضائع وقد تخضع قرارات الإستثمار لعوامل سياسية أو أمنية وعلى سبيل المثال قرارات شراء صهاريج الامونيا التى تم استخدامها فى نقل غاز الامونيا لعدة شهور ثم توقف الطلب عليها من جانب شركات الأسمدة إما بسبب الاستخدام المحلى للغاز او التصدير الخارجى لزيادة رصيد العملات الأجنبية لدى هذه الشركات ، كذلك عربات الثلاجات الكهربائية نظرا لانخفاض حجم الطلب على نقل الأسماك من بحيرة السد العالى ومعنى ذلك تغييب دور ادارات التسويق والشئون التجارية حيث أن الوضع السائد هو التوجه الإنتاجى وليس التوجه التسويقى .

2 - ضعف إنتاجية عربة البضائع إذ تبلغ فى المتوسط 359 الف طن / كم / عربة تقريبا فى ظل الاستخدام الكثيف للبنية الاساسية للقاطرات وعربات الركاب بالمقارنة بانتاجية عربة البضاعه فى دول مثل تونس والمغرب وايران و واليابان والتى تبلغ 506، 811 ، 941 ، 1203 ، 2354 الف طن/ كم / عربة بضاعه .

3 - تتصدر خمس سلع رئيسية تمثل فى معظمها سلع الصب السائل والجاف و المواد الخام بنسبة 80% من إجمالى الطن المنقول بالسكة الحديد وهى خام الحديد والفوسفات والمواد البترولية والفحم الحجرى والغلال وهى من السلع الرخيصة فى الغالب وبالتالى تتدنى اجور نقلها وينعكس ذلك فى انخفاض الايرادات المحققة بالمقارنة بالمستهدف .

ومن جهة اخرى تنخفض نسبة السلع المعباة المرتفعة القيمة كالاسمدة والسكر والاسمنت على حين يبلغ الانتاج المحلى السنوى للاسمنت اكثر من 30 مليون طن فإن حصة السكة الحديد لا تتعدى 450 الف طن ويتعين بذل جهود تسويقية وإدارية وفنية عاليه لزيادة حصة السكة الحديد من نقل الاسمنت ورفع معدل إستغلال عربات الصندوق .

4 - إنخفاض نسب إتاحية قاطرات وعربات البضائع حيث تتدنى نسبة اتاحية القاطرات إلى حوالى 23% وتصل نسبة إتاحية عربات البضائع إلى حوالى 72% مما ينتج عنه عدم إمكانية تلبية الطلب وتاخير تنفيذ طلبات العملاء وتاخير وصول قطارات البضائع والانتظار بالمحطات المتوسطة و ارتفاع تكاليف النقل و بالتالى تحول جزء كبير من الطلب إلى وسيلة النقل باللوارى على الطرق البرية .

5 - الإفتقار إلى جدول معلن لتشغيل قطارات البضائع على عكس الحال بالنسبة لقطارات الركاب التى تسير وفقا لجداول مسير منتظمة معلنة .

6 - غياب مراكز التجميع والتوزيع للبضائع والعربات لاقرب نقاط للشحن والتفريغ .

7 - انخفاض كفاءة وسائل الشحن والتفريغ مما يؤدى الى تلفيات جسيمة بعربات البضائع نتيجة الشحن والتفريغ بوسائل بدائية .

8 - إحتياج النقل بالسكك الحديدية للرحلات المكملة (النقل المتكامل) مثل نقل الاسمنت و السماد المعبأ.

9 - إنخفاض تعريفة نقل السلع والتى تعانى من قيود إدارية وتنظيمية وقانونية تؤدى إلى انخفاض حصيلة الايرادات .

ثالثا : نقاط القوة :

1 - توافر أسطول من العربات يبلغ 11386 عربة من مختلف الطرازات يناسب نقل مختلف السلع فى مقدمتها أسطول عربات سطح لنقل الحاويات الذى يبلغ 400 عربة سطح.

2 - توافر شبكة سكك حديدية يبلغ طولها حوالى 5128 كم ترتبط بمعظم الموانئ البحرية الرئيسية (الإسكندرية - الدخيلة- دمياط - بور سعيد - السويس - الأدبية - العين السخنة - سفاجا)

نقل البضائع بالسكة الحديد ....

كما أنها ترتبط بمراكز النقل الرئيسية مثل صوامع الغلال (طنطا- شبرا - إمبابة - الفيوم - بنى سويف - المنيا - أسيوط - سوهاج - قنا) وكذلك فإنها تمتد لعدد من المناجم مثل مناجم خام الحديد بالواحات البحرية - مناجم خام الفوسفات بالسباعية وأبو طرطور ، وتصل كذلك إلى عدد من المصانع التى تقوم بتزويدها بالمواد الخام ونقل منتجاتها حيث تمتد إلى مصانع:

الأسمدة : فى كيما - منقباد - أبو زعبل - كفر الزيات - أبو قير - طلخا .

الاسمنت : فى طرة - حلوان - العامرية بالغربانيات .

السكر : فى كوم امبو - جرجا - نجع حمادى - أبوقرقاص - الحوامدية.

1 - تتوافر احواش الفرز على إمتداد الشبكة الحديدية فى القبارى والقاهرة و الزقازيق و نفيشة وطنطا وبور سعيد والتى كانت تتركز اهم وظائفها فى استقبال وفرز وتستيف قطارات البضائع المختلطة تبعاً للترتيب الجغرافى ويمكن استغلالها حالياً كموانى جافة داخلية وساحات تخزين ومراكز لوجستيات واستغلال البعض كظهير للموانى البحرية مثل حوش فرز القبارى.

2 - تتوافر خطوط خاصة للبضائع وهى خط أبو طرطور / قنا / سفاجا بطول 680 كم حيث يتم تصدير خام الفوسفات عبر ميناء سفاجا وينقل الخط حاليا حوالى 600 الف طن / سنة .

وهناك احتمالات عظيمة على هذا الخط اعتبارا من 2009 لزيادة منقولات خام الفوسفات إلى حوالى 4 ملايين طن ونقل مليون طن حمض فوسفوريك عبر ميناء سفاجا للتصدير ونقل 600 الف طن كبريت مستورد من ميناء سفاجا إلى محطة ادفو حيث مصنع حمض الفوسفوريك الذى يتم تشيده حاليا بمعرفة الشركة المصرية الهندية للاسمدة ،و لكن الخط الحديدى يحتاج الى تحسينلت كبيرة.

. خط الواحات البحرية / التبين بطول حوالى 350 كم لنقل خام الحديد من مناجم الواحات البحرية إلى مصانع الحديد والصلب بالتبين و يمر الخط بجوار مدينة 6 أكتوبر الصناعية مما يعطى اهمية كبرى لنقل الحاويات الواردة و الصادرة.

. خط الاتحاد بطول 109 كم من ميناء القبارى إلى بشتيل غرب القاهرة ويتم عليه نقل فحم الكوك والفحم الحجرى والغلال .

3 - تمتلك الهيئة حوالى 700 محطة على امتداد الشبكة يصلح العديد منها لتقديم خدمات نقل البضائع وتشير إحدى الدراسات إلى ضرورة إلغاء الشحن والتفريغ بالمحطات الصغيرة والتى تبلغ 192 محطة والتركيز على قطارات البضائع الموحده السريعة من المصدر إلى الهدف والتى تصل نسبتها إلى حوالى 99% من إجمالى قطارات البضائع .

4 - امتلاك الهيئة لمساحات بجوار المناطق الصناعية والسكنية الكبرى تصلح لعمل موانى جافة مثل محطة الكيلو 48 بمدينة 6 أكتوبر الصناعية وميناء بشتيل الجاف غرب القاهرة ومنطقة مهمشة بجوار محطة القاهرة .

5 - النقل بأحجام كبير تصل إلى 1500 طن للرحلة الواحدة .

بقية المنشور فى الصفحة السابقة دكتور حماده فريد

التوصيات الضرورية لزيادة حصة السكة الحديد فى سوق النقل :

1 - تخصيص الموارد) قاطرات وعربات و ورش صيانة وساحات تخزين و قوى بشرية(لشركة نقل بضائع مستقلة يتم دراسة انشائها حاليا.

2 - تشغيل قطارات البضائع طبقا لجدول يتمتع بالإنتظام يماثل جدول قطارات الركاب. وتخصيص حجم اكبر لقطارات البضائع بحيث تصبح النسبة المثلى 875 قطار ركاب و275 قطار بضائع بدلا من 1100 قطار ركاب و 50 قطار بضائع يومى حاليا.

3 - العمل على توفير هيئة أو لجنة مشتركة يكون لها سلطة تحديد برامج نقل لعدد من السلع الهامة وتوزيعها على وسائل النقل المختلفة وتفعيل توصيات دراسات النقل القومى فى عقدى السبعينات والثمانينات من القرن العشرين بزيادة حصة السكك الحديدية إلى 25% من برامج المنقولات لسلع الصادرات - والواردات .

4 - توفير خدمات مكملة للنقل يمكن من خلالها النقل من الباب إلى الباب وذلك بتقديم خدمة الشحن والتفريغ بالاتفاق مع متعهد لذلك واستخدام أسلوب النقل المتكامل للسلع التى يحتاج نقلها هذه الخدمة .

5 - زيادة استخدام وسائل الإعلان عن خدمة نقل البضائع بسكك حديد مصر.

6 - العمل على تحسين نسبة الإتاحية للوحدات المتحركة سواء للقاطرات أو العربات .

7 - تعديل طرازات بعض العربات بما يسمح بتقليل أزمنة الشحن والتفريغ ويقلل أزمنة دورة العربة ، ويقضى على ظاهرة تلفيات العربات بأسباب التفريغ .

8 - تشكيل مجلس أعلى للنقل يحدد سياسات التسعير لوسائل النقل الداخلى وتحديد التعريفة التنافسية وجهات الإشراف والقوانين المنظمة وعناصر ضبط نموذج المنافسة داخل السوق والتى تتضمن قيد الدخول وتعريفة النقل وقيد الاستثناءات وقيد التفتيش الفنى على المركبات وقيد الأسهم والسندات .

9 - تفعيل قانون إلزام شاحنات النقل الطرقى بالحمولة المقررة وفرض غرامة مناسبة على الأطنان الزائدة - للحفاظ على الطرق والحد من الحوادث وتخفيض التكاليف الاجتماعية ، وتأسيس المنافسة بين النقل الطرقى والنقل الحديدى على أسس واقعية رشيدة وبما يمنع سياسات التخفيض السعرية للطن المنقول بوسائل النقل الطرقى ، و من ثم يتجه الطلب الى الوسيلة الاكثر كفاءة و الأقل تكلفة.

10 - الالتزام بتوجيه عربات السكك الحديدية نحو السلع الأكثر ربحية والأطول مسافة للاستفادة من ميزات السكك الحديدية وشراء عربات نقل البضائع بناء على توصيات الإدارات المعنية بالتشغيل والتسويق حيث الحاجة الحقيقية والمحتملة فى سوق نقل البضائع لترشيد الاستثمار.

11 - زيادة كفاءة الوصلات إلى مراكز الشحن ذات الطلب العالى على نقل خاماتها وبخاصة الطفلة لتوفير اكثر من سكة واحدة للشحن .

12 - توفير مراكز تطهير بمختلف المناطق لعدم عطل دورة العربات.

13 - رفع مستوى التدريب و تأكيد الجودة الشاملة و مبدأ التسليم فى الوقت المحدد .

14 - المشاركة مع القطاع الخاص فى انشاء و ادارة الموانى الجافة لنقل الحاويات برسم المدن الصناعية و مناطق الاستهلاك كثيفة السكان.

الدكتور أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

1 - تعتبر سكك حديد مصر من أقدم شبكات السكك الحديدية فى العالم، ومصر أول دولة فى أفريقيا والمنطقة العربية قامت بإنشاء وتشغيل الخطوط الحديدية (بدأت الفكرة فى عهد محمد على باشا عام 1835 تم إنشاء أول خط سكة حديد فى مصر بين القبارى والقاهرة:

انتهى إنشاء المرحلة الأولى حتى كفر الزيات فى أبريل 1853.

انتهى إنشاء الخط بالكامل حتى القاهرة بطول 209 كيلو متر عام 1856.

تم إنشاء الخط التالى من القاهرة إلى السويس بطول 144 كيلو متر (مفرد) وتم افتتاحه فى أكتوبر 1858.

وفى خلال السبعة عشر عامًا التالية تم إنشاء 1464 كيلو متر بتكاليف بلغت 13 مليون جنيه مصري، واتصلت المدن الهامة بالدلتا مع بعضها بالسكة الحديد.

ولقد استمر إنشاء الخطوط الحديدية وكذلك إنشاء وتجديد وتقوية الكبارى إلى أن بلغت أطوال الشبكة 9375 كيلو متر، وأصبحت تربط كافة مدن قرى جمهورية مصر العربية وامتدت لتربط الموانى البحرية الإسكندرية الدخيلة ودمياط وبورسعيد والسويس والأدبية والعين السخنة وسفاجا ، كما ترتبط بمراكزالنقل الرئيسية مثل الصوامع فى كل من شبرا وامبابة والفيوم وبنى سويف والمنيا وأسيوط وسوهاج وقنا ، وتمتد أيضاً إلى عدد من المناجم مثل مناجم خام الحديد بالواحات البحرية، ومناجم خام الفوسفات بالسباعية وأبو طرطور ، وتمتد أيضاً إلى عدد من مصانع:

الأسمدة في: مصانع كيما بأسوان، ومنقباد وأبو زعبل وكفر الزيات وأبو قير وطلخا.

الأسمنت فى : طره وحلوان والعامرية بالغربانيات.

السكر فى: كوم امبو وجرجا ونجع حمادى وأبو قرقاص والحوامدية.

كما تمتد إلى معامل تكرير البترول فى: السويس وطنطا والمكس بالإسكندرية.

وتوجد ثلاثة خطوط خاصة بنقل البضائع فقط:

- خط الاتحاد ويربط ميناء الإسكندرية والدخيلة بإمبابة.
- خط الواحات التبين.
- خط قنا - سفاجا.

وتمتلك السكة الحديد أسطولاً كبيراً من عربات نقل البضائع مختلفة الحمولات والطرازات تبلغ حوالى 12 ألف عربة، كما تمتلك حوالى 670 قاطرة تتراوح قدراتها ما بين 1650 و 2450 حصان مخصص منها لنقل البضائع 163 قاطرة من بينها 33 جراراً تعمل إلى خط الواحات لنقل خام الحديد.

-2 تعتبر السكة الحديد عصب النقل فى مصر، حيث إنها تنقل ما يقرب من 50% من حجم الركاب بين المدن، وما يقرب من 7% من حجم البضائع (فى اليابان السكة الحديد تنقل 38% من حجم الركاب، 3.8% من حجم البضائع).

ولقد كانت السكة الحديد فى مصر تعتبر من السكك الحديدية القليلة فى العالم التى تحقق فائضاً حتى عام 1971 ، ونظراً لما كانت تقوم به الدولة زمن الإعداد للحرب بعد نكسة 1967، فإن الجهد كان مركزاً على هذا الهدف فانخفضت الاستثمارات التى كانت تحصل عليها السكة الحديد منذ ذلك التاريخ وحتى عام 1975، مما أثر تأثيراً كبيراً على كفاءتها فاهتمت بنقل الركاب دون البضائع، وذلك لعدم كفاية الجرارات، ولذلك انخفض وزن البضائع المنقولة من 11 مليون طن عام 1971 إلى حوالى 6 مليون طن عام 1983/82 حيث كانت تعطى الأولوية لنقل الركاب لأن البضائع لن تثور أو تتظاهر، وتم التحول إلى النقل البرى على الطرق، حيث تعذر الالتزام بجدول سير قطارات البضائع وعدم إمكان الوفاء بمتطلبات كبار عملاء النقل.

وبدأت السكة تحصل على الاستثمارات المناسبة، وكانت حينئذ تسارع الزمن لأن تنفيذ الاستثمارات يحتاج إلى وقت وجهد وتمويل، وعلى سبيل المثال يتم تجديد الخطوط الحديدية فى أوقات توقف القطارات فى الفترة الليلية حوالى 6-7 ساعات ، وبدءًا من الخطة الخمسية الأولى 1983/82 وحتى عام 2000/99، أى فترة الثمان عشرة عامًا بلغ ما تم تنفيذه من استثمارات بالسعر الجارى لكل خطة 12.9 مليار جنيه، وهى تعادل بأسعار 1999/98 حوالى 23.2 مليار جنيه، حيث كانت تحصل على أكثر من 1.2 مليار جنيه فى الست سنوات الأخيرة حتى عام 2000/99 ، وبدءًا من ذلك العام عادت الاستثمارات التى حصلت عليها السكة الحديد إلى الانخفاض بشكل ملحوظ مما يؤثر على كفاءة السكة، التى كانت فى مرحلة التطوير وعلى سبيل المثال يوضح الجدول التالى ما تم تنفيذه من استثمارات:-

20000/20001	442.8 مليون جنيه
2001/2002	744.2 مليون جنيه
2002/2003	997.2 مليون جنيه
2003/2004	1467.2 مليون جنيه

وهى محسوبة بالسعر الجارى متضمنة ارتفاع الأسعار بفعل التضخم ، وكذلك احتساب النقد الأجنبى والذى تبلغ نسبته 35% بالسعر المعوم مما يوضح انخفاض الاستثمار فى هذه الفترة.

3 - لقد ارتفعت إجمالى إيرادات السكة الحديد من 809.6 مليون جنيه فى عام 2001/2000 إلى 1010.37 مليون جنيه فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 24.8% ، وبمعدل نمو سنوى قدره 5.32% حيث ارتفعت إيرادات الركاب من 467.53 مليون جنيه بنسبة 57.7% من إجمالى

نقل البضائع بالسكة الحديد

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

دكتور أحمد عيسوى صالح

الإيرادات إلى 642.86 مليون جنيه بنسبة 63.6% ، وارتفعت إيرادات نقل البضائع من 180.03 مليون جنيه بنسبة 22.2% من الإجمالى إلى 196.22 مليون جنيه بنسبة 19.4% من الإجمالى.

ولقد حققت السكة الحديد عجزاً قدره 840.93 مليون جنيه فى عام 2001/2000 ارتفع إلى 1116.02 مليون جنيه فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 32.7% وبمعدل نمو سنوى قدره 7.33%.

وإذا ما استبعدنا الإهلاك والفوائد اللذين بلغا فى عام 2001/2000 830.63 وارتفعا فى عام 2005/2004 إلى 1068.74 فإن العجز ينخفض ليبلغ فى عام 2001/2000 10.3 مقابل 47.28 مليون جنيه فى عام 2005/2004 .

ولكى نقلل العجز سواء قبل استبعاد الإهلاك والفوائد أو بعدها فإننا يلزم أن ننمى نقل البضائع وأن يتم تطويرها وسوف نعرض فيما يلى وسائل دعم وتطوير نقل البضائع.

نقل البضائع:

1- بلغ وزن البضائع المنقولة فى عام 2001/2000 12 مليون طن بحجم حركة قدره 4217 طن.كم.

ويبلغ وزن البضائع المنقولة فى عام 2004/2003 12.3 مليون طن بحجم حركة قدره 4305 مليون طن.كم.

وفى عام 2005/2004 انخفض وزن البضائع المنقولة إلى 11 مليون طن بحجم حركة قدره 3850 مليون طن. كم، ومن ذلك يتبين أن نقل البضائع بالسكك الحديدية لم يتطور ولكنه انخفض عما وصل إليه فى عام 2001/2000 وزناً وحجماً.

ويوضح الجدول التالى وزن البضائع التى تم نقلها بالطن وحجم الحركة طن/ كيلو متر وإيراد البضائع ومتوسط إيراد الطن/كيلومتر:

متوسط إيراد الطن.كم	متوسط إيراد الطن	الإيرادات	متوسط مسافة المسير	مليون طن.كم	مليون طن	السنة
0.0383	12.76	156.16	333	4073	12.24	94/1995
0.0385	12.39	158.65	322	4117	12.8	95/1996
0.0438	14.34	176.42	327	4027	12.3	97/1998
0.0412	13.9	164.01	338	3983	11.8	99/2000
0.0427	15.0	180.03	351	4217	12	2000/2001
0.0507	17.37	211.88	343	4180	12.2	2001/2002
0.0431	16.23	193.14	376	4479	11.9	2002/2003
0.0486	17.02	209.30	350	4305	12.3	2003/2004
0.051	17.84	196.22	350	3850	11	2004/2005

من الجدول السابق يتبين أن وزن المنقول بالمليون طن قد بلغ أقصاه فى عام 1996/95، حيث بلغ 12.8 مليون طن ، ويلغ أدناه فى عام 2005/2004 حيث انخفض إلى 11 مليون طن، وأن حجم الحركة قد بلغ أقصاه فى عام 2003/2002 انخفض إلى أقل مستوى له فى عام 2005/2004 حيث بلغ حجم الحركة 3850 مليون طن كم.

وأن متوسط مسافة المسير قد تراوحت بين 333 كيلو متر فى عام 1995/94 و 376 كيلو متر فى 2003/2002، مما يوضح أن السكة الحديد تنقل البضائع لمسافات طويلة (ولكنها تقل عن الوضع العالمى)، مما ينعكس على اقتصاديات نقل البضائع ويتمشى مع مزايا نقل البضائع بالسكة الحديد الأقل تكلفة فى حالة النقل لمسافات طويلة.

وأن متوسط إيراد الطن قد تراوح ما بين 12.39 جنيه فى عام 1996/95 و17.84 جنيه فى عام 2005/2004، وأن متوسط إيراد الطن.كم قد بلغ أقصاه فى عام 2005/2004 5.1 قرش، وبلغ أدناه فى عام 1995/94 3.83 قرش.

2- يتضمن تقرير نتائج أعمال مراكز ربحية نقل البضائع للعام المالى 2000/99 أن نتائج خدمة نقل البضائع قد أسفرت عن عجز قدره 104.3 مليون جنيه بنسبة 27% من إجمالى العجز المالى للركاب والبضائع.

وحققت ثلاثة منقولات فقط فائض تشغيل بلغ 11.7 مليون جنيه، وبنسبة تغطية (الإيرادات ÷ التكاليف) % بلغت 110% لقصب السكر والحبوب 112.5% ، والحاويات 355.1% ، فى حين أن خام الحديد حقق نسبة تغطية بلغت 100% (أى يتم نقله بالتكلفة) أما باقى المنقولات فقد حققت عجزاً وتراوحت نسبة التغطية بها ما بين 17% للسكر و88% فى فحم الكوك وأن أهم هذه السلع هى:

منتجات البترول	81%
الفوسفات	80.3%
الطفلة	66.4%
أحجار وحجر جيري	49.4%
أسمنت	47.2%
الأسمدة	39.7%
مولاس	25.2%

ويرجع ذلك إلى تدنى التعريفة المعمول بها فى نقلها.

ويلزم دراسة رفع التعريفة المطبقة حاليًا فى ظل دراسة حجم الطلب وما تتمتع به السكة الحديد من نقل تلك البضائع ومن حيث حجم النقل وأن السكة الحديد مرتبطة كما سبق أن أوضحنا بعدد من المناجم والمصانع الهامة للأسمدة والأسمنت والسكر ومعامل تكرير البترول والصوامع وجميع الموانى ، أى أن البنية الأساسية لنقل البضائع والمتمثلة فى وصول الشبكة إلى مواقع الإنتاج مما يمكن السكة الحديد من زيادة نصيبها من نقل تلك البضائع وبالتعريفة المناسبة خاصة للسلع التى تتمتع فيها السكة الحديد بميزة تنافسية فى النقل.

إن التعريفة المعمول بها فى نقل البضائع منخفضة جدًا بالمقارنة بالمستوى الفعلى فى الدول الأخرى ومرتفعة قليلاً فى حالة الأخذ بالاعتبار القوة الشرائية ومساوية لها فى حالة أخذ الناتج المحلى الإجمالى فى الاعتبار.

3 – ومن أهم مشكلات نقل البضائع:

– ليس هناك التزام بجدول تشغيل قطارات البضائع، إن وجد.

– الانخفاض الشديد فى سرعة قطارات البضائع لأن عربات البضاعة فى معظمها ليس بها فرامل ، ولذلك فإن طاقة الخط محدودة بالسرعة المنخفضة لقطارات البضائع وتسيير قطارات البضائع فى وقت الليل.

– المنافسة الشديدة التى تلقاها من وسيلة النقل بالشاحنات.

– انخفاض عدد الجرارات المخصصة لقطارات نقل البضائع وانخفاض كفاءتها وسوف يزداد انخفاض جرارات نقل البضائع وتحويلها لنقل الركاب كما سبق وحدث فى السبعينات وبداية الثمانينات لما تعانيه السكة الحديد حاليًا من نقص الجرارات ونقص قطع الغيار وسوء الصيانة.

– طول زمن دورة عربات البضائع التى تعرف بأنها الفترة الزمنية التى تمر بين تقديم العربة للشحن مرتين والتى تصل إلى أكثر من 11 يومًا وبذلك فإن السكة الحديد تعانى من عدم استغلال الطاقات المتاحة لأسطول نقل البضائع مما يترتب عليه وجود طاقات غير مستغلة.

– أصحاب السلع لا يمكن لهم الحصول على أية معلومات لوقت وصول بضائعهم.

– تعدد المحطات الصغيرة للبضائع حيث يوجد 300 محطة لتداول البضائع وكثير منها صغير لدرجة أنها غير كفء.

4 – لقد أوصت دراسات النقل على المستوى القومى زيادة نصيب مشاركة السكك الحديدية فى نقل البضائع لتصويب نموذج توزيع النقليات بين وسائل النقل الداخلى وطبقًا لتقديرات دراسة الخطة الرئيسية للسكك الحديدية ، فإن نصيب السكة الحديد المستهدف فى عام 1998 قدر بحوالى 14.3 مليون طن يرتفع فى عام 2012 إلى حوالى 18.4 مليون طن

ومما سبق يتبين عدم تحقيق هذا المستهدف حيث بلغ وزن البضائع المنقولة 11 مليون طن فى عام 2005/2004.

5 – ومن الموصى به لزيادة نصيب السكة الحديد فى نقل البضائع ما يلى:

– تحسين تشغيل قطارات البضائع حيث يتم التشغيل طبقًا لجداول محددة وإتاحة معلومات البضائع.

– تطوير عربات البضائع بإمدادها بالفرامل حتى يتسنى زيادة سرعة قطارات البضائع وتحسين دورة العربة.

– إعادة تنظيم محطات البضائع حيث يتم إغلاق محطات البضائع الصغيرة مع إعطاء أهمية لعوامل كثيرة مثل الموسمية والتطور فى المستقبل ودراسة آراء المستخدمين وأن يتم تدعيم محطات البضائع الرئيسية بوسائل الشحن والتفريغ مثل أوناش الشوكة ، والأوناش العملاقة لجذب المستخدمين.

– الاهتمام بنظام المعلومات لنقل البضائع.

– تشجيع النقل بالحاويات حيث إن استخدام الحاويات يوفر العمالة ويجنب تلف السلع القيمية ويتطلب الأمر دراسة نظام متكامل لنقل الحاويات لانها كما سبق ان اوضحنا تحقق ربحاً للسكة الحديد .

– يجب أخذ مميزات السكة الحديد فى الاعتبار على أساس منافستها للوسائل الأخرى لما لها من مميزات كبيرة فى الأمان والسرعة العالية والدقة فى المواعيد والحجم الكبير للنقل.

– تنمية التسويق بإدخال نظام النقل بالتشغيل المتكامل مع وسائل النقل الأخرى حيث تعمل السكة الحديد بالتعاون مع الشركات المشتركة للنقل باللوارى إلى أن يتم إنشاء شركة للنقل البرى للبضائع ليتم إعادة النقل من الباب للباب كسابق عهدنا بالسكة الحديد وأن تعمل السكة الحديد كوكيل لنقل البضائع ومنسق للنقل المتكامل فيما يتعلق بالحاويات (كما سبق أن أوضحنا) وتعمل كمخازن بمعدات التخزين .

– إن لنقل البضائع دور هام فى تخفيض العجز الذى تعانى منه السكة الحديد ، حيث لا ينبغى أن يكون هناك أى دعم لنقل البضائع إن هامش النقل من المفترض أن يكون حوالى 7% ولقد ارتفعت أسعار السلع ارتفاعًا كبيراً وظلت تعريفة نقل البضائع ثابتة مما أدى إلى انخفاض هامش النقل بنسبة كبيرة ، لذا يجب دراسة التعريفة لتعكس التكلفة الكلية.

– ضرورة تدعيم وظيفة التسويق فى مجال خدمة نقل البضائع ويتطلب ذلك أن تتحول السكة الحديد من التوجه الإنتاجى إلى التوجه التسويقى إذ أصبحت وظيفة التسويق أهم وظائف الإدارة لدعم دور السكة الحديد فى سوق النقل واجتذاب مزيد من المنقولات وخاصة تلك التى تتمتع فيها السكة الحديد بميزة تنافسية.

– دراسة احتياجات عملاء السكة الحديد من حيث توفير مزيد من عربات البضائع بحالة جيدة للمستخدمين وتحسين الحالة العامة للعربات وزيادة عدد تردد تشغيل قطارات البضائع وتوزيع العربات بما يناسب احتياج المستخدمين طبقًا لمبدأ (just in time).

– العمل على تخفيض زمن دورة العربة الفعلية بالمقارنة مع زمن الدورة النمطية مما يترتب عليه إمكانية مضاعفة أوزان المنقولات بدون أية استثمارات إضافية.

المهندس/ حسام لهيطة
رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية

تمثل منظومة النقل متعدد الوسائط محور النقل الحديث والتى ستدخل هى وما يتعلق بتوافر الخدمات اللوجستية كمعايير يمكن الأستناد إليها فى تدفقات الإستثمارات للإقتصاديات النامية وهو ما تهتم الدولة بتحقيقه خلال المرحلة الحالية والمستقبلية، ونجد ضمن القواعد العديدة لتلك المنظومة ضمان مشاركة مختلف وسائل النقل طالما كانت متاحة وثبت جدواها إقتصادياً وفنياً فى عملية النقل، وربطاً لهذا الموضوع مع رؤيتنا المتعلقة بأنه فى إطار خطط تطوير الموانئ المصرية فمن الضرورى أن يحدث نوع من التركيز على ربط الموانئ البحرية بالشرايين الداخلية ومراكز الإنتاج والتوزيع وهو ما يتوقع أن ينتج عنه كثير من المزايا أهمها تخفيف الضغط على الطرق البرية كمحور وحيد للنقل يكاد يكتسب وضعاً إحتكارياً للتجارة المنقولة من وإلى الموانئ، كما أن مشاركة وسائط النقل الأخرى (السكة الحديد والنقل النهرى) يمكن أن يوجد مزايا تتعلق بإقتصاديات الحجم وتقليل إحتمالات الخسائر والتلفيات بما يسهم فى تعظيم المنفعة المكانية والزمانية للبضائع المنقولة ، لكن متى يمكن أن يتحقق كل ذلك؟

السكك الحديدية فى مصر مؤهلة إلى حد كبير للمساهمة بفاعلية فى منظومة النقل متعدد الوسائط للبضائع، لكن يبقى أن تتضمن إستراتيجية النقل فى مصر إرساء خطط لتعظيم دور السكك الحديدية فى نقل البضائع.والتحول من قصر دوره على

نقل البضائع بالسكة الحديد

بقية المنشور في الصفحة السابقة

مهندس حسام لهيطة

التركيز في نقل الأفراد، وفي هذا منافع كثيرة فعوائد نقل البضائع (النولون) يمكن أن يكون أكبر بكثير من عوائد نقل الأفراد، وكذلك مخاطر والمشكلات الناجمة عن نقل البضائع ممكن أن تكون أقل مما تواجهها السكك الحديدية لنقل الأفراد، إذن ما هي التصورات بشأن الإشتراطات الواجب توافرها لضمان مساهمة السكك الحديدية بفاعلية في منظومة النقل متعدد الوسائط والمساهمة بفاعلية في نقل البضائع كشريان داخلي للربط مع الموانئ البحرية ومراكز الإنتاج والتوزيع:

1 – يرتبط نجاح السكك الحديدية في الربط مع وسائط النقل المختلفة بضرورة إصدار قرارات عليا ذات طبيعة إلزامية لنقل نوعيات من البضائع عبر كل وسيطة من وسائط النقل المتاحة في مصر.

2 – ضرورة التوسع في إنشاء الموانئ الجافة داخلياً مع مراعاة أن ترتبط بمراكز الإنتاج والتوزيع وترتبط بشبكة السكة الحديد المتواجد بالفعل في مختلف ربوع مصر.

3 – كما يجب أن تبادر السكك الحديدية بتحويل عدد من مخازنها في المواقع المختلفة إلى مناطق عبور البضاعة Transshipment ، بحيث يسهل من خلالها الربط مع وسائل النقل الأخرى في رحلة (سابقة أو تالية) للبضائع.

4 – إلى جانب ضرورة تجهيز السكك الحديدية بنوعيات خاصة من العربات المتخصصة التي تتناسب في مواصفاتها مع نوعيات خاصة من البضائع مثل البضائع التي تحتاج درجات حرارة معينة أثناء نقلها (REEFER CARGO) وكذلك نوعيات الكيماويات وغيرها، بما يشجع أصحاب هذه النوعية من البضائع على إستخدام السكة الحديد كوسيلة لنقلها.

5 – وفي إطار تصميم إستراتيجية التشغيل فيجب أن تتضمن تشغيل ما يعرف بـ " Shuttle Train" مع ضرورة نظام لتتبع البضاعة "Tracking" يمكن صاحب الشأن سواء الناقل أو صاحب البضاعة أو مستلم البضاعة أو غيرهم من التعرف على مكان وجود بضاعته من خلال نظم عالمية متاحة ومعروفة سواء "GPRS" أو "Scanner".

6 – مع ضرورة إيجاد نظام أمني مشدد لأحكام عدم فقد البضاعة أثناء عملية النقل.

تعد النتائج المتوقعة على إرساء منظومة لنقل البضائع بالسكة الحديد متضمنة العناصر المشار إليها عظيمة الأثر، وهو ما ندعو السادة المسئولين سواء بوزارة النقل أو بهيئة السكك الحديدية، على خوض هذا التحدي» خلال المرحلة المقبلة، وأخيراً .. فقد كانت خطوة إيجابية أن بادرت السكك الحديدية،بتطوير بعض الخدمات وتطبيق مبادئ Land Lord فيما يتعلق بالأراضي والمخازن وبعض أنشطة التداول والتخزين وغيرها، وهو المبدأ التي تحولت بمقتضاه جهات الدولة إلى أن تملك ولا تدير، وفي خطوة تكاملية مع هذه الإتجاهات فمن المتوقع أن يتيح منح فرص للقطاع الخاص بإنشاء وتشغيل بعض الخطوط إلى تخفيف كثير من الأعباء على الدولة خاصة فما يتعلق بالحصول على قاطرات بمواصفات معينة تناسب هذه النوعية من الخدمة، وسيظل دور الدولة قائماً لتحفيز الإستثمارات وتوجية الإجراءات نحو التيسير وعلى أن يتم تقييم نتائج التجربة بعد فترة معينة.

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

خبير ومستشار بحري

«لو عرفنا أين نحن وماذا جرى بنا ولنا لعرفنا ماذا نفعل وفعلناه كما يجب» إبراهام لنكولن

كان الافتتاح الذي تم في 15 سبتمبر 1830 لأول خط حديدي في العالم لربط مانشستر مدينة القطن الكبرى بميناء ليفربول المزدهر هو النمط الأصيل لشبكات السكك الحديدية في مختلف أنحاء العالم وبذلك بدأ عصر السكك الحديدية **Rail Ways**.

وكان الافتتاح الذي تم في 10 يناير 1863 لأول شبكة قطارات تحت الأرض في العالم تحت اسم «الانبوب» لتسير تحت شوارع العاصمة البريطانية لندن لمسافة تمتد نحو 470 كيلو متر تشتمل على 6 خطوط رئيسية يوجد بها 274 محطة هو النمط الأصيل لشبكات قطارات الأنفاق في مختلف أنحاء العالم وبذلك بدأ عصر مترو الأنفاق **Under Ground Rail Ways**.

وكان الافتتاح الذي تم في عام 1834 لأول خط حديدي قدر له أن يمتد في الاتحاد السوفيتي بين ستالينجراد وتساركوي سيلو تم في ألمانيا 1835 وإيطاليا 1835 وبلجيكا 1836 (بروكسل انتويرب) واستراليا 1850 والهند 1853 وجنوب أفريقيا 1860 وأمريكا 1869 واليابان 1872 (طوكيو / يوكوهوما) والصين 1876 ... إلخ هو مناسبة سعيدة لهذه الدول .. وتتابعت الافتتاحات.

وكان الافتتاح الذي تم في 23 أبريل 2005 لأحدث خط حديدي دولي عندما انطلقت من العاصمة التركية أنقرة أولى رحلات قطار الحرير التجاري الذي ظل متوقفاً على مدى عقود ويمر بسبعة دول (تركيا، إيران، تركمانستان، طاجيكستان، أوزباكستان، قيرغيزستان، كازاخستان) خلال رحلة تمتد لمسافة 10560 كيلو متر يقطعها في مدة تستغرق 38 يوماً هو تدعيم للنقل بالسكك الحديدية بين مشرق أوروبا وغرب آسيا.

وفي كل هذه الدول – وكثير غيرها – كانت السكك الحديدية تضع حداً لعزلة البلاد وتمكن عامة الناس من زيارة الأنحاء الأخرى منها وتخلق صناعات وأسواقاً وطنية جديدة كانت بدورها حافزاً لمزيد من التغييرات في المجال الصناعي نظراً للحاجة إلى الحديد والصلب لصنع قضبان السكك الحديدية والقطارات وغيرها ثم أن الصناعات الأخرى وجدت ما يساعدها على النهوض بع تخفيض أجور شحن البضائع وزيادة السرعة في تسليم المشحونات وتهيئة الوسيلة الفعالة للنقل اللازمة للتطورات الصناعية الهائلة التي كانت تحدث في تلك الأيام.

ويدين العالم بالكثير إلى الرواد البريطانيين الذين أنشأوا السكك الحديدية وإلى جورج ستيفنسون **George Stephenson** بصفة خاصة كما يمتد الشكر إلى ريتشارد ترفيثك **Richard Trevithick** ورالف الان **Ralph Allen** كما يمتد الشكر أيضاً إلى شارلز بيرسون **Charles Pearson** صاحب فكرة مترو الأنفاق.

وكانت مصر أول دولة أفريقية تعرف السكك الحديدية حينما قرر الخديوي عباس الأول (1848 – 1854) عام 1851 في إنشاء خط حديدي يربط الإسكندرية بالسويس عبر القاهرة بهدف نقل البضائع من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر «قبل افتتاح قناة السويس في 17 نوفمبر 1869» وبدأ العمل عام 1852 واستكمل في عهد الخديوي إسماعيل (1863 – 1879) وبعد أن تم الهيكل الأساسي للشبكة شهدت عقود السنوات التي تعاقبت بعد ذلك إتمام الخطوط الأخرى الرئيسية والفرعية والوصلات وإجراء التحسينات اللازمة حيث امتدت الشبكة إلى أسيوط 1874 والأقصر 1888 ورفح من القنطرة شرق 1918 ووادي حلفا 1926 و.... إلخ.

السكك الحديدية ... لماذا؟

يمكن القول أن قطاع السكك الحديدية هو الأب لجميع وسائل النقل حيث يعد من أهم أنماطها ويتميز:

1- أهم القطاعات التي لها اتصال مباشر بالجماهير.

2- القدرة على نقل أحجام وكميات كبيرة بتكلفة منافسة.

3- الأكثر أماناً مقارنة بوسائل النقل الأخرى (شاحنات، صنادل نهرية).

4- عدم وجود عوائق على الطريق خلال الرحلة (كثافة مرورية ، اختناقات مرورية، حوادث طرق، شابورة ضبابية).

5- انخفاض استهلاك الطاقة حيث تحتاج الشاحنة الواحدة لنقل طن واحد من البضائع إلى ثلاث أضعاف الطاقة التي يستهلكها قطار من عدد من العربات لنقل نفس الطن.

6- الحد من التلوث البيئي بالمقارنة بتلك الناجمة عن الحركة المرورية المكثفة على الطرق البرية.

7- القدرة على خدمة المجهود الحربي للقوات المسلحة في وقت الحرب فضلاً عن المساندة في نقل المعدات والعتاد والأسلحة والذخائر لإعادة الانتشار والتحركات في وقت السلم.

معلومات ... وحقائق

• الهيئة القومية لسكك حديد مصر

الجهة الوحيدة المنوط بها القيام بأعمال تخطيط وتنفيذ أنشطة نقل الركاب والبضائع بالسكك الحديدية في مصر وذلك من خلال الإدارات المعنية التي يحتويها هيكلها التنظيمي (قرار جمهوري رقم 152 لسنة 1980).

• الحق ... والحقيقة

الحق الذي يجب أن يقال هو أن السكك الحديدية التي كانت يضرب بها المثل في الانضباط وكفاءة أداء الخدمات تشهد حالياً حالة من عدم التوازن والارتباك وبعيداً عن الاسطوانة المشروخة عن قصور الموارد ونقص التمويل وضعف الإمكانيات ومهما كانت الأسباب لتبرير ذلك فإن الحقيقة الواقعة تشهد بأن ذلك نتيجة انخفاض مستوى الإدارة خاصة بعد انتشار فكرة المحسوبية في تعيين الموظفين والعمال وإهمال الرقابة على التشغيل طبقاً للاشتراطات والمعايير المحددة فضلاً عن إهمال أو غياب المتابعة والصيانة والتسويق والمساءلة والمحاسبة وعدم الاستغلال الأمثل لخدمات نقل البضائع على أسس فنية واقتصادية سليمة وعدم الاهتمام بثقافة المنافسة مع وسائل النقل الداخلي الأخرى (الشاحنات، الصنادل) وبما يحقق الأنسب والأفضل والأنفع لسوق نقل البضائع في مصر.

• خدمات نقل البضائع

لا يشكل نقل البضائع بالسكك الحديدية في مصر أهمية – بالرغم من ضرورة ذلك – وتشير الاحصائيات أن النقل بالشاحنات (الطرق البرية) المرتفعة التكلفة يمثل حوالي 97% من حركة النقل الداخلي والنسبة الباقية ومقدارها 3% فتركت للنقل النهري (الصنادل) والسكك الحديدية (القطارات) وتشير احصائيات الاتحاد الأوروبي (25 دولة) لعام 2002 إلى أن إسهام السكك الحديدية في نقل البضائع في دول الاتحاد يمثل لاتفيا 75%، رومانيا 47.4%، بلغاريا 52%، النمسا 44.4%، السويد 37% ، المجر 28%، ألمانيا 17.5%، فرنسا 17%، انجلترا 1.6% و... إلخ.

أما إسهام السكك الحديدية بالنسبة لنقل تجارة مصر الخارجية من الموانئ إلى داخل البلاد وبالعكس فهو متواضع ويتركز في شحنات الحبوب الصب والفحم الواردة من ميناءي الإسكندرية ودمياط علاوة على عدد محدود من الحاويات من ميناء السخنة إلى دمياط وبورسعيد والإسكندرية بينما تلعب دوراً ثانوياً بالنسبة للبضائع المصدرة بالرغم مما هو ممكن ومتاح وذلك نتيجة عدم كفاية أو عدم كفاءة تسهيلات نقل البضائع (عربات مسطحة، مقفلة، مفتوحة، هوبر، صهريجية، صندوقية... إلخ) وتمتلك الهيئة 12 ألف عربة نقل بضائع ذات أنواع وطرازات وحمولات مختلفة يدعمها 169 جرار.

• نظام إشارات السكك الحديدية

يوجد نوعين من الإشارات التي توفر الأمان بالتحكم في حركة القطارات على الخطوط وهي:

1- إشارات السيمافور Semaphore

يتم تشغيلها ميكانيكياً (يدويا) ولا يمكن رؤيتها من بعيد خاصة عندما تكون الرؤية ضعيفة وتمثل الخطوط المزودة بها 88٪.

2- إشارات الأضواء الملونة

يتم تشغيلها كهربائياً وهي شبيهة باشارات المرور وتوضح عند رؤيتها مضاءة معان مختلفة للسائقين ويمكن رؤيتها من مسافات بعيدة وتمثل الخطوط المزودة.

.... نقل البضائع بالسكة الحديد

بقية المنشور فى الصفحة السابقة ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

• العمالة

يعمل بالهيئة أكثر من 85 ألف موظف وعامل من كافة التخصصات (مهندسين، موظفين، إداريين، قائدى قطارات، محصلين، عساكر الدريسة، الجنزرية، الوقاريين، عمال الصيانة والورش والمزلقانات والاشارات، ملاحظى البلوكات والتشغيل والأبراج ... إلخ) وتعتبر كثافة العمالة فى مصر (17 عامل لكل كيلو متر) حوالى ثلاثة أضعاف متوسط الكثافة العالمى (6.4 عامل لكل كيلو متر).

• الخسائر ... لماذا؟

إن المشكلة الرئيسية المتعلقة بشأن تحسين أداء السكك الحديدية لا تتعلق بعدم الرغبة من جانب كالحكومة لكن يرجع الأمر إلى عدم توافر التمويل الكافى الذى يمكن الاعتماد عليه للقيام بهذه المهمة وضعف الإطار المؤسسى اللازم للإدارة السليمة بها وتشير المعلومات أو على الأقل ما هو متاح منها أن إجمالى العجز المرحل فى 30 يونيو 2003 مبلغ 9.25 مليار جنيه وأن خسائر الهيئة تصل إلى 1.6 مليار جنيه سنويا ومن أعجب وأكثر الأمور إثارة ما نشر (الأهرام 3 فبراير 2007) عن أن منها 715 مليون جنيه!!! خصومات وإعفاءات على التذاكر للعاملين فى 36 هيئة مصرية!!!

الأمل ... والمأمول

تتلخص السياسات والإجراءات والخطوات التى يمكن اتباعها – إذا حسنت النوايا وتضافرت الجهود لتطور وتحسين خدمات النقل بالسكك الحديدية فى العناصر الآتية:

أولا: تحديد المشكلة تحديداً واقعياً لا يتوقف عند حاضرها بل الوقوف على أصولها ثم تتبع تاريخها والتطورات التى مرت بها والمعالجات والإجراءات التى تم اتخاذها ووضع برامج تهدف إلى مسايرة التطورات الفنية والإدارية والتشغيلية العالمية فى عالم القطارات Trains والجرارات Locomotives خاصة بعد ظهور أجيال منها متطورة عالية التقنية وذلك يحتاج إلى رؤية مختلفة وفهم مختلف وأساليب مختلفة وأناس مختلفين.

ثانيا: يحتاج نشاط النقل بالسكك الحديدية إلى حجم استثمار ورأس مال كبير وإلى أعداد كبيرة من اليد العاملة وتتحكم فيه – عادة – وفى معظم الدول سياسات احتكارية لأن النقل بالسكك الحديدية سواء للركاب أو البضائع فى معظم الدول من اختصاص الحكومة والقطاع العام وقد خصصت الحكومة المصرية مبلغ خمسة مليارات جنيه لإعادة هيكلة وتطوير وإصلاح السكك الحديدية (تسلمت الهيئة منها فعلاً ثلاثة مليارات جنيه) كما سمحت الحكومة للهيئة باقتراض 3.5 مليار جنيه من هيئات ومؤسسات التمويل الدولية وبعد أن توافرت الموارد المالية يتطلب الأمر:

1- تحويل أسلوب الإدارة من الإطار التشغيلى إلى الإطار الإدارى الحديث.
2- تطبيق الفكر التشغيلى التجارى على أسس اقتصادية تحكمها آليات السوق.
3- تقديم خدمات وتسهيلات أكثر حضارة للركاب لتحقيق خدمة آمنة ومريحة وفعالة.
4- تطوير وتحديث الخطوط الحالية لتصبح أكثر أماناً لضمان سلامة وسلاسة سير القطارات.
5- ازدواج الخطوط الفردية والفرعية والوصلات.
6- صيانة واحلال المعدات والآلات والقضبان والمزلقانات ومفاتيح التحويلات والإشارات وتحسين سبل الصيانة الوقائية والدورية والفحص لأساطيل القطارات والجرارات.
7- إحلال الإشارات الكهربائية الملونة بدلاً من السيمافورات.
8- شراء جرارات جديدة وإصلاح وإعادة تحديث الجرارات القديمة.
9- زيادة عدد عربات الركاب ونقل البضائع والأرصفة بالمحطات.
10- إعادة هيكلة العمالة وإعادة التأهيل كعملة فنية مطلوبة ورفع كفاءة أداء وإنتاجية العاملين ومراجعة وتحسين الممارسات الإدارية والتشغيلية.
11- توفير نظام اتصال متطور وحديث.
12- تطبيق معايير الأمن والسلامة والتفتيش الدورى بما يؤدى تخفيف معدلات مختلف أنواع الحوادث.
13- زيادة أعداد وسرعات القطارات العاملة لخفض زمن الرحلة الذى يؤدى بدوره إلى رفع كفاءة التشغيل وصولاً إلى خدمات أفضل وتكلفة نقل أقل وأداء سهل وزمن رحلة أفضل.
14- ترشيد وأحكام بعض بنود الصرف (قطع غيار – استهلاك وقود ... إلخ)

ثالثا: القيام بعملية تنبؤ للطلب على خدمات نقل الركاب والبضائع فى مصر لفترة نصف قرن قادم والمتطلبات التنظيمية والمشروعات المستقبلية وتكلفتها وأولويات تنفيذها وأساليب تمويلها وإدارتها والبنية الأساسية اللازمة لمواجهة هذه المطالب والتى ينبغى ترجمتها إلى خطة عمل تفصيلية تتم إما بالتزامن أو على مراحل وفقاً للأولويات.

رابعا: توفير خدمة نقل بضائع للمناطق الحرة والموانى البحرية والجافة وأماكن وتجمعات التصنيع الكبرى ذات الصيغة التصديرية والتى تصلح منتجاتها للتحويه (6 أكتوبر، 10 رمضان، برج العرب، السادات ... إلخ) وهذا يتطلب:

1- الربط بشبكة الخطوط الرئيسية بتشغيل قطارات لخطوط محددة ومجدولة.
2- توفير البيانات والمعلومات عن حركة قطارات نقل البضائع (نوعاً، كماً، توجهاً، وقتاً).
3- تلبية متطلبات الشاحنين بإدراج هذه المتطلبات فى جداول مسارات القطارات.
4- عقد اتفاقيات وعقود طويلة الأجل مع شركات التصدير والاستيراد ومنح تخفيضات الكميات الكبيرة.
5- التأكيد على أن تكون السياسات السعرية جاذبة وممتدة وتطمئن الشاحن على الإستمرارية فى إطار التكلفة التى بنى عليها دراسته.
6- إعادة تخطيط وهيكلة الموارد الخاصة بخدمات نقل البضائع.
7- زيادة عدد عربات نقل البضائع Freight Cars لزيادة السعة الاستيعابية لعمليات نقل البضائع.
8- تطوير المفهوم التسويقى لنقل البضائع والمرونة فى معاملة العملاء والمتابعة المستمرة لآليات السوق والعمل على جذب عملاء جدد.
9- النقل بالحاويات هو حالياً عصب التجارة الدولية ويجب تجهيز عربات نقل خاصة لشحن الحاويات مما يتيح جذب هذا النوع من الشحنات والتعامل معه بكفاءة مع توفير الأوناش والمعدات الأرضية وساحات التخزين Terminals ووسائل النقل الأرضية الأخرى وغيرها.

خامسا: بحث إمكانية استقلالية أكبر للهيئة القومية لسكك حديد مصر وتحويلها إلى شركة قابضة تأخذ صورة شركات قطاع الأعمال العام أو يشارك فيها القطاع العام والخاص وجدير بالتسجيل أن الهيئة أسست عام 2004 الشركة المصرية لمشروعات السكك الحديدية والنقل بهدف تطوير وإعادة هيكلة قطاع خدمات السكك الحديدية بالتعاون مع القطاع الخاص وتعظيم الاستفادة من أصول الهيئة الثابتة والمتحركة (أراضي، منشآت، وحدات متحركة).

سادسا: رفع كفاءة وإنتاجية نقل البضائع بالسكك الحديدية يمكن أن يساعد فى تحويل حركة نقل البضائع بعيدا عن شبكة الطرق البرية الأمر الذى يؤدى إلي:

1- تقليل الحاجة للقيام باستثمارات مكلفة من أجل توسيع طاقة شبكة الطرق البرية لمواجهة الطلب المتنامى على نقل البضائع.
2- تقليل الآثار البيئية السلبية نتيجة زيادة أعداد الشاحنات على الطرق البرية.
3- تقليل الآثار الاقتصادية نتيجة زيادة استهلاك الوقود بالشاحنات.

سابعا: صياغة رؤية مستقبلية لما ينبغى أن تكون عليه الأمور الأساسية المتعلقة بنظام النقل المتعدد الوسائط Multi Modal Transport بتحديد وإنشاء نقط تقابل وسائل النقل الداخلى الثلاثة لتبادل البضائع بين وحداتها لتفعيل هذا النظام.

ثامنا: بحث إمكانية توفير قطارات ذات حمولة مزدوجة لنقل الحاويات Double Stack Container Trains لاستيعاب المزيد من الحاويات وللاستفادة من نظرية اقتصادية الحجم الكبير على أن يوضع فى الاعتبار أن التحميل الثنائى يتطلب بنية أساسية ضخمة.

تاسعا: تعديل الحد الأدنى للأجور لتشجيع العاملين وليتناسب مع احتياجاتهم المعيشية وحتى لا ينعكس على انخفاض إنتاجياتهم مع ربط الحوافز والمكافآت بالإنتاج الحقيقى والأداء المتميز فقط.

عاشراً: تشجيع مشاركة القطاع الخاص والاستثمارى بإصدار تشريع يجعل الاستثمار خاصة فى مجال إنشاء الخطوط الجديدة مفتوحاً أمام المستثمر الأجنبى والمحلى بشكل أكثر شفافية وأقل خطورة وبما يؤدى إلى تغيير هيكل قطاع السكك الحديدية بعدم الاعتماد على تمويل الموازنة العامة للدولة فقط وتشير دراسة أجراها البنك الدولى عام 1999 إلى أن هناك 14 دولة منحت 37 عقد إدارة وصيانة خطوط السكك الحديدية للقطاع الخاص.

حادى عشر: حصر جميع أنواع العمالة الفنية المطلوبة لهيئة السكك الحديدية ووضع البرامج التعليمية المطلوبة للكوادر البشرية التى ستعمل فى الهيئة مستقبلاً لسد هذه الاحتياجات مع إعادة تأهيل العمالة الزائدة الموجودة ولا يستفاد منها.

ثانى عشر: تخفيض الإجراءات البيروقراطية لأقصى حد لأنه كلما تعددت وتعقدت الإجراءات تزايدت فرص هروب الشاحنين وذلك لضمان حجم نقل مناسب يحقق عائداً يتوافق مع الاستثمار الذى قد تجد فيه الهيئة حجما كبيراً ويتسم بدرجة من المخاطرة.

ثالثا عشر: تعديل التشريعات المنظمة لمرفق السكك الحديدية حيث يشير تقرير مركز بحوث ودراسات الهندسية المدنية بجامعة القاهرة (سبتمبر 2004) إلى أن التشريعات:

1- خلت من الالتزام بوضع معايير ومواصفات السلامة وجودة الخدمة تلتزم بإصدارها الهيئة ذاتها لتلزم بها نفسها أولاً ثم تلزم بها الجهات المعنية الأخرى ثانياً:
2- خلت من الالتزام بإصدار معايير لمواصفات الصيانة والمحافظة على منشآت المرفق والقطارات ... إلخ.
3- خلت من الالتزام بوجود معايير أو مواصفات قياسية لخدمات النقل (حالة القطارات، المزلقانات، المحطات .. إلخ).
4- خلت من الالتزام بوضع معايير للمحافظة على البيئة.

رابع عشر: فى تقديرى – واعتقادى أيضاً – أن إضافة عربة ثلاجة إلى القطار اليومى القادم من أسوان إلى القاهرة (16 مليون نسمة) وشحنها بأسماك بحيرة السد العالى التى كبرت وتضخمت وتوحشت نتيجة عدم صيدها وارتفاع تكلفة نقلها بالشاحنات يمكن أن يساهم فى انخفاض أسعار بيع الأسماك للمستهلكين ويؤدى بدوره إلى انخفاض أسعار بيع اللحوم والدواجن ويمكن تنسيق ذلك بالمشاركة مع شركات تسويق الأسماك مع اعتبار ذلك مشروع قومى مركب من مشاريع فرعية (عربات ثلاجة، مخازن مبردة، عقود نقل طويلة الأجل ... إلخ) تتكامل وتتساند فيما بينها لضمان النجاح وتحقيق الأهداف المطلوبة.

••• ولنا ملاحظة!

لا يفوتنى أن أقول أنه كان لافتاً للانتباه أن تصريحات المسئولين خلال الشهور الماضية بشأن خطط إعادة هيكلة وإصلاح وتطوير السكك الحديدية المزمع اتخاذها كانت تركز على تحسين خدمات نقل الركاب فقط وهذا مفهوم ومطلوب وخطوة فى الاتجاه الصحيح ولكن يبدو أن خدمات نقل البضائع فكرة – وفق تقديرهم – لا معنى لها ولا فائدة منها رغم أن الهدف من إنشاء السكك الحديدية فى مصر فى العقد الخامس من القرن 18 كان ضرورة لتأمين تدفق التجارة الخارجية البريطانية مع الهند ورغم أن الإصلاح المنشود للسكك الحديدية فى العقد الأول من القرن 21 هو ضرورة لتأمين سهولة وسيولة تدفق التجارة الخارجية والداخلية المصرية داخل البلاد بتكلفة منخفضة الأمر الذى يحقق وفورات كبيرة فى تكاليف النقل لصالح الاقتصاد القومى فضلاً عن أنه لا يمكن تجاهل أن خدمات نقل البضائع تمثل المصدر الرئيسى لتنمية الإيرادات للهيئة.

إن متطلبات إصلاح مرفق السكك الحديدية بنظرة شمولية أصبح حتمياً وتأخير تنفيذها يؤدى إلى جعلها أكثر تعقيداً وتكلفة والمأمول أن نبدأ الآن وليس .. غداً.

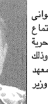


إتحاد الموانى البحرية العربية

شهد شهر فبراير نشاطاً مكثفاً نحو دعم التعاون العربى فى مجال النقل البحرى والموانى البحرية، حيث نظم اتحاد الموانى البحرية العربية يومى 18-19 فبراير 2007 الماضى اجتماع اللجنة الفنية لتنمية المهارات البشرية لتنفيذ استراتيجية تنمية المهارات البشرية بالموانى البحرية العربية ورفع مستوى أداء العنصر البشرى بالموانى والمعتمد من مجلس وزراء النقل العرب، وذلك على هامش الندوة الدولية الثالثة والعشرون «التقنيات الحديثة فى الموانى » التى نظمها معهد تدريب الموانى التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى تحت رعاية معالى وزير النقل المصرى السيد المهندس / محمد لطفى منصور.

كما صرح السيد اللواء / عصام بدوى - أمين عام اتحاد الموانى البحرية العربية بأنه قد تم عقد اجتماع خبراء النقل للجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربى آسيا (الإسكوا) بالقاهرة بحثت فيه اللجنة وسائل تنفيذ مذكرة التفاهم فى النقل البحرى بين الدول العربية، كما جرى بحث تطبيق النقل المتعدد الوسائط بين الدول العربية كتوصية مجلس وزراء النقل العرب ولزيادة حجم التجارة البينية العربية.

كما عقد مجلس إدارة اتحاد الموانى البحرية العربية إجتماعه الدورى والمجلة ماثلة للطبع فى مدينة بورسودان بالسودان الشقيق بدعوة من هيئة الموانى البحرية السودانية لبحث دعم التعاون بين أعضاء اتحاد الموانى ولتطوير الموانى العربية خاصة فى مجال تطبيق نظم الأمن والسلامة ومكافحة التلوث البحرى بالموانى البحرية العربية طبقاً لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية (IMO).



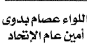
مهندس محمد لطفى منصور
وزير النقل المصرى



نعيم إبراهيم
رئيس إتحاد الموانى البحرية العربية



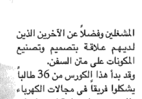
اللواء عصام بدوى
أمين عام الإتحاد



وجيه عرفة المستشار الفنى الشركة الدولية لخدمات النقل البحرى

أخبار الناس

والشركات وصناعة النقل البحرى والعالم من حولنا



1 - أخبار الناس:

تقاعد ENG FRILY PAPE عن 65 عام والذى شغل وظيفة نائب رئيس مجلس الإدارة فى شركة MAN DIESEL SE وذلك إعتباراً من 2006/10/31 ومن الجدير بالذكر أن مستر PAPE كان عضو بالشركة إعتباراً من 1966 وبذلك قد أمضى 13 عام كعضو مجلس الإدارة وقد تم تعين DR GEBRG PACHTA كرئيس مجلس الإدرة فى يوليو 2006 فضلاً عن كونه مديراً لشركة MAN.

وقد بدأ مستر PAPE بعد تخرجه مهندساً للإنتاج فى سنة 1966 ومسئولاً عن العمليات الميكانيكية ثم أصبح رئيساً لقسم الإنتاج، وفى عام 1993 تم تعينه عضو مجلس الإدارة فى الشركة حتى تاريخ تقاعدة ومؤاخراً أصبح نائب رئيس مجلس الإدارة أنها قصة نجاح فى مجال أكبر شركة إنتاج ماكينات الديزل مستوى العالم وعندما حان دوره فى التقاعد ترك مكانه للصف الثانى بعد أن تداول الخبرة المكتسبة حيث لا تؤمن هذه المؤسسات بخلود الأفراد.

ترسانات AKER تبنى أكبر عبارة فى العالم

ووقعت شركة STENA REDERI A.B بالسويد عقداً مع ترسانات AKER لتسليم عدد (2 عبارة عملاقة) بالإضافة إلى إثنين أخرين وتبلغ قيمة العقد التقريبية حوالى 512.4 مليون دولار وجدول التسليم الربع الأول والثالث من عام 2010

ويقول رئيس الترسانة أنهم سعداء لقيامهم بعد عدة سنوات بتجديد سفن عملائهم، حيث يخطط لإقامة علاقات تعاون طويل المدى.

وبالرغم أن الترسانات تقليدياً تخدم العبارات فى كل من FINLAND& FRANCE إلا أن أوامر البناء الجديدة لديها تجعلها مشغولة لسنوات عديدة.

إن ترسانات AKER السبعة عشرة لديهم القدرة لبناء عبارات فى ألمانيا حيث لديهم الخبرة فى بناء سفن الركاب والعبارات فضلاً عن ترسانات روما التى لديهم خبرة التصميم وبناء سفن الركاب وعبارات نقل السيارات لمدة أكثر من عشرين عام.

إن سفينة حمولة مسجلة 62000 فى طول 787.4 × 105 قدم (240 × 2ق) متر سوف تجمل 5500 متر من التريلات 700 سياره وعدد من الركاب يبلغ 1200 راكباً وسوف تكون سرعتها التصحيحية حولها 22 عقدة.

وتتسائل أين ترسانات ج.م.ع العريقة وأين جهاز التسويق العالمى للحصول على أوامر بناء ولاسيما أن معظم الترسانات مشغولة بالكامل لسنوات عديدة مقبلة ودعوة للقطاع المصرفى لتمويل مشروعات بناء السفن ولاسيما أن الودائع الإدخارية مكدسة بدليل الحملة التسويقية لمنح الأفراد قروضاً تستعمل فى السلع الإستهلاكية وليس لها مردود تنموى على المجتمع وأن البرنامج يبنى المهارات الفنية والخبرات ومواجهة المشاكل العالمية والتحديات التى تواجه المصممين وبنائى السفن وكذلك المشغلين وفضلاً عن الآخرين الذين لديهم علاقة بتصميم وتصنيع المكونات على متن السفن.

وقد بدأ هذا الكورس من 36 طالباً يشكلوا فريقاً فى مجالات الكهرباء والتصميم لتغطية إحتياجات السوق العالمى.

ويقدم الكورس الهندسى تكنولوچيا الهندسة الفراغية مع إجادة تامة للحاسبات الشخصية والمكتبية وحيث أن التنمية العلمية المستدامة تخلق عناصر قادرة على التطور مع التكنولوچيا الرقمية التى تداخلت فى جميع نواحى الحياة وأن تطور العناصر البشرية العاملة فى صناعة الهندسة البحرية لابد أن يواكب هذا التقدم

ودور المعاهد العلمية البحرية المصرية أن تلاحق هذه التكنولوچيا حتى تضع المهندسين البحرين فى مجال المنافسة الخلاقة القادرة على مواجهة هذا التحدى وبحيث لا يقل المستوى العلمي عن مستوى الخبرات المتاحة فى سوق الملاحة حتى ينالوا الفرصة للعمل وسط هذه المنافسة الشديدة

2 - إبرام إتفاق

أبرمت HAPAG-LIOYD إتفاقاً مع GERMANSHER LLOYD كإطار عمل لتغطية التصنيف والتمثيل القانونى للوحدات التى تبحر تحت إشراف GL CLASS وتضع هذه الخطوة الشراكة بينهما على أساس جديد حيث يتضمن الإتفاق أوامر البناء الحديثة التى تخضع لإشراف وتصنيف الهيئة الألمانية وذلك إختصاراً للإجراءات الإدارية

ومن المعلوم أن حوالى 40% من سفن الحاويات العالمية مصنفة GL CLASS بالمناسبة ج.م.ع حتى الآن غير مسموح لها أن تمد بصرها إلى الأمام لتنشئ هيئة تصنيف وتسجيل مصرية بحجة عدم وجود الخبرات المصرية والتسائل هنا من يدير مكاتب هيئات التصنيف العشرة المفوضة من حكومة مصر؟

3 - أبرمت شركة TOP TANKERS CO إتفاقاً مع SPP SHIP BULDING CO (جمهورية كوريا) لبناء أربعة ناقلات كيماويات حمولة ساكنة 50.000 طن ناقلات كيماويات

محطات وأخبار

الإتحاد الدولى للمواصلات العامة

عقد لأول مرة فى مصر المؤتمر الرابع للإتحاد الدولى للمواصلات العامة فى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تحت رعاية المهندس محمد منصور وزير النقل وبمشاركة مسئولى 90 دولة، وقد صرح المهندس كمال المنجى رئيس جهاز النقل البرى بأنه سيتم إعداد مشروع قانون للنقل الموحد سيشمل كل ما يتعلق بالنقل بدءاً من مشروعات البنية الأساسية وحتى الرقابة على التشغيل وذلك تحت إشراف وزارة النقل.

إدارة الأكاديمية لمركز تدريب سعودى

تقرر إسناد إدارة مركز التدريب البحرى بميناء الملك عبد العزيز بالدمام للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى بالتضامن مع إحدى المؤسسات السعودية للخدمات البحرية والإستثمارية واللوچستية وذلك لمدة عشر سنوات وقد صرح الدكتور جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية بأنه سيتم الإتفاق على تعديل مسمى المركز ليكون معهداً للتدريب البحرى كما سيتم توفير الخبرات والكوادر المتميزة لإدارته ومن المتوقع أن يبدأ المعهد نشاطه إعتباراً من مايو القادم.



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

EASTBOUND

	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	**Damietta**	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shekou	Port Kelang
B. Pelangi Dua	058 E	25-Feb	27-Feb	1-Mar	**5-Mar**	17-Mar	21-Mar	23-Mar	25-Mar	27-Mar	1-Apr
S. Blanca	041 E	4-Mar	6-Mar	8-Mar	**12-Mar**	24-Mar	28-Mar	30-Mar	1-Apr	3-Apr	8-Apr
Canopus	054 E	11-Mar	13-Mar	15-Mar	**19-Mar**	31-Mar	4-Apr	6-Apr	8-Apr	10-Apr	15-Apr
S. Azul	040 E	18-Mar	20-Mar	22-Mar	**26-Mar**	7-Apr	11-Apr	13-Apr	15-Apr	17-Apr	22-Apr
Kaga	025 E	25-Mar	27-Mar	29-Mar	**2-Apr**	14-Apr	18-Apr	20-Apr	22-Apr	24-Apr	29-Apr
B. Pelangi	059 E	1-Apr	3-Apr	5-Apr	**9-Apr**	21-Apr	25-Apr	27-Apr	29-Apr	1-May	6-May
Sirius	058 E	8-Apr	10-Apr	12-Apr	**16-Apr**	28-Apr	2-May	4-May	6-May	8-May	13-May
B. Pelangi Dua	059 E	15-Apr	17-Apr	19-Apr	**23-Apr**	5-May	9-May	11-May	13-May	15-May	20-May
Kuala Lumpur	001 E	22-Apr	24-Apr	26-Apr	**30-Apr**	12-May	16-May	18-May	20-May	22-May	27-May
Canopus	055 E	29-Apr	1-May	3-May	**7-May**	19-May	23-May	25-May	27-May	29-May	3-Jun

WESTBOUND

	VOY	Shanghai	Ningbo	Shekou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	**Damietta**	Genoa	Barcelona	Fos
Canopus	054 W	16-Feb	18-Feb	20-Feb	21-Feb	24-Feb	25-Feb	**7-Mar**	11-Mar	13-Mar	15-Mar
S. Azul	040 W	23-Feb	25-Feb	27-Feb	28-Feb	3-Mar	4-Mar	**14-Mar**	18-Mar	20-Mar	22-Mar
Kaga	025 W	2-Mar	4-Mar	6-Mar	7-Mar	10-Mar	11-Mar	**21-Mar**	25-Mar	27-Mar	29-Mar
B. Pelangi	059 W	9-Mar	11-Mar	13-Mar	14-Mar	17-Mar	18-Mar	**28-Mar**	1-Apr	3-Apr	5-Apr
Sirius	058 W	16-Mar	18-Mar	20-Mar	21-Mar	24-Mar	25-Mar	**4-Apr**	8-Apr	10-Apr	12-Apr
B. Pelangi Dua	059 W	23-Mar	25-Mar	27-Mar	28-Mar	31-Mar	1-Apr	**11-Apr**	15-Apr	17-Apr	19-Apr
Kuala Lumpur	001 W	30-Mar	1-Apr	3-Apr	4-Apr	7-Apr	8-Apr	**18-Apr**	22-Apr	24-Apr	26-Apr
Canopus	055 W	6-Apr	8-Apr	10-Apr	11-Apr	14-Apr	15-Apr	**25-Apr**	29-Apr	1-May	3-May
Leo	036 W	13-Apr	15-Apr	17-Apr	18-Apr	21-Apr	22-Apr	**2-May**	6-May	8-May	10-May
Kaga	026 W	20-Apr	22-Apr	24-Apr	25-Apr	28-Apr	29-Apr	**9-May**	13-May	15-May	17-May

Feeder Connections

* VIA SINGAPORE
  Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haldia, Ho Chi Minh, Jakarta Laem Chabang, Madras, Manila, Palembang Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya
* VIA HONG KONG
  Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantian, Zhongshan, Zhuhai
* VIA SHANGHAI
  Najing

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326

Cairo Sales Office: Tel.: 02 3450216 Fax: 02 3445734

Damietta Office: Tel.: 057 291777 Fax: 057 291777

Port Said Office: Tel.: 066 3344018 Fax: 066 3344017

www.kadmar.com





وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
شركة المستودعات المصرية العامة
دعم الاقتصاد القومى = تقديم افضل الخدمات

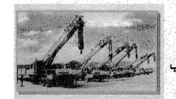
الشركة الرائدة في مجال التخزين الجمركي منذ اكثر من خمسون عاما
ميناء الاسكندرية - ميناء الدخيلة - ميناء دمياط - ميناء السويس - ميناء سفاجا - مرسى نويبع





التخزين : -
تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة آن تقدم خدماتها المتميزة والتي تتيحها إمكانياتها الفريدة من حيث المساحة التخزينية المجهزة لإستقبال كافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات والمعدات الثقيلة حيث تنفرد الشركة بكوادرها المتخصصة والمدربة في هذا المجال .
تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة آو تفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لا تنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها .

النقل : -
تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكة للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل .





التخليص : -
تقدم الشركة خدماتها في مجال التخليص الجمركي ٠
لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة و السرعة في الأداء وبأقل تكلفة ٠

التبريد : -
تقوم الشركة بأعمال التبريد والتجميد للرسائل التي تتطلب ذلك بميناء دمياط باستخدام الأساليب العلمية الحديثة وذلك بثلاجة مجهزة على أعلى مستوى .

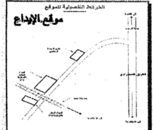
الشحن والتفريغ :-
القيام بكافة أعمال الشحن والتفريغ للبضائع الصادرة والواردة .

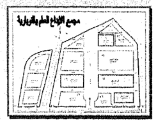


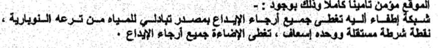
تدير الشركة إيداع عام بالنوبارية (١ ، ٢)

<u>والذى يعد من اكبر الايداعات بالجمهورية</u>

تبلغ مساحة الإيداع العام ٤٨ فدان مقسمة إلى مخازن مغلقة لتخزين البضائع ، وساحات مكشوفة لتخزين الحاويات والسيارات والبضائع ، ويقع الإيداع غرب مدينة الإسكندرية على الطريق الصحراوي الكيلو ٣٧ (يبعد ٤ كم عن الطريق الصحراوي ، ٢ كم من ترعة النوبارية ، ٢٥ كم من ميناء الدخيلة) ، يمتاز بوقوعه وسط شبكة مواصلات متعددة (مطار برج العرب ، مدينة العامرية ، خط سكك حديد ، ترعة النوبارية ، المدينة الصناعية ببرج العرب) ، يقدم الإيداع جميع الخدمات التخزينية كالخدمات التكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت ، وكذلك تخزين السيارات ، وتقديم خدمات التعتيق والفرز والوزن .
ويمتاز الإيداع بالآتي : لجنة جمركية متكاملة ، إمكانية تجزئة الرسالة لاكثر من مرة ، موازين بسكول أرضى حمولة ٨٠ طن ، أطقم فنية مدربة على كافة عمليات التخزين ، الموقع مؤمن تأمينا كاملا وذلك بوجود : -
شبكة إطفاء أليه تغطى جميع أرجاء الإيداع بمصدر تبادلي للمياه من ترعه النوبارية ، نقطة شرطة مستقلة ووحده إسعاف ، تغطى الإضاءة جميع أرجاء الإيداع ٠







للاتصال بالشركة : داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية - برقيا : جنهوس / إسكندرية
WEB SITE : www.egywarehouse.com : صفحة الويب - E.MAIL : gwegy@hotmail . com : بريد اليكتروني
تليفونات : (٤٨٠٤٦٢١ – ٤٨٣٤٣٠٨ – ٤٨٠٢٦٠٣) / ٠٣ – فاكسات : (٤٨١٩٥٩١ – ٤٨٠٤٦٢١) / ٠٣

لمزيد من المعلومات عن الاستثمار في مصر اطلع على بوابة الاستثمار: www.investment.gov.eg

إعداد/ باسم ذوالفقار

eldeehy@Yahoo.com

نشأت الديهى يكتب

على رصيف الحماقة

ما زلت أنتظر القطار .. طال بى الأنتظار فى محطة بلا عنوان .. أرى حولى الكثيرين .. منهم من يقف على نفس الرصيف ومنهم من يقف على الرصيف الآخر 'بدات أتأمل الوجوه .. وجوه الناس الذين يشغلون المكان ' إن أعينهم زائغة ! نظراتهم مشتتة ! إنهم يلهثون ! يبدو عليهم الإرهاق الشديد !بيد أن الإنتظار طال بهم حتى فقدوا الأمل فى مجيئ القطار ' الإحباط واليأس هو الشعور العام ' والخمول والكسل هما السمة الغالبة ' بيد ان الجميع يشتكى حتى الصراخ لكن الجميع أيضا ليس عنده إستعداد أن يعمل شيئا على الإطلاق ' فقط هو مستعد للشكوى حتى من الشكوى ذاتها ، أخذت أتسآءل عن أسباب تأخر القطار وعن الموعد المتوقع لوصوله دون جدوى ' معظم من سألتهم أستنكروا ذلك السؤال وكانت العبارة الأكثر ترديدا (إنت مالك) وأحيانا كثيرة (أنت مال أهلك) البعض (أكد) أن القطار أبدا لن ياتى ! والبعض (أكد) ان القطار تم سرقته ! والبعض (أكد) أنه مخطوف ! والبعض (أكد) أنه يحتاج إلى عمرة كاملة ! والبعض (أكد) أن المحطة غير مؤهلة لإستقبال ذلك القطار !والبعض (أكد) أن البحث عن قطار آخر لإستقلاله هو الحل الأمثل !

الغريب أن الجميع (أكد)على أن وجهة نظره صواب لا يحتمل الخطأ ووجهة نظر الأخرين خطأ لا يحتمل الصواب

والأغرب أن الجميع إتفق على أن القطار ليس له قائد ولا مساعد ولا فنى !!! لكن بالتأكيد هناك محصلون ومفتشون كثيرون وكذلك هناك أمن .. (أمن القطار) .. (وأمن أصحاب القطار) ! (وأمن أبناء أصحاب القطار) ! (وأمن أصدقاء أبناء أصحاب القطار) !

أخذت أدقق النظر فى حال المحطة التى نقف على رصيفها لاحظت أن أحوالها من السوء بمكان أن تستقبل القطار ـــ أى قطار ـــ فالقضبان متهالكة وأكوام القمامة تملأ الأرجاء والناس لا تعبأ بإلقاء المزيد فى كل الإتجاهات ، بيد أن أجزاء من القضبان قد تم تدميرها وأجزاءاً أخرى قد تم سرقتها !!

أصبحت على يقين أن القطار لن يأتى ! وإذا جاء فلن يتحرك للأمام خطوة واحدة فالناس فى حالة سكر عجيب بلا خمر وفى حالة إعياء شديد بلا مرض وفى حالة شكوى ونقد دون أدنى إستعداد لعمل شيء أى شئ '

الفوضى هى العنوان والفهلوة هى اللغة الرسمية والنوم والاسترخاء والكسل هو سبب النكبة والنكسة

إذن المشكلة ليست فى تأخر القطار أوعدم وجود قائد !

لكن المشكلة فى هؤلاء الكسالى الذين لا يعملون ويسيئهم أن يعمل غيرهم .. المشكلة فى الفوضى التى تسيطر على الأجواء .. المشكلة فى عدم إحساس الناس بان المشكلة فى أنهم يفتشون فى عيوب وأخطاء غيرهم فقط دون أنفسهم !الكارثة إننى أكتشفت أن الجميع ينتظر حلا ؟؟ لكن الحل المنتظر دائما لن يأتى بمفرده ،، أن من ينتظرون أن يأتيهم الحل من السماء ..

بالتأكيد مخطئون فالحلول أبداً لن تأتى إلا بالعمل والسهر والعرق والجد والإجتهاد والإنتاج .. إن الرصيف يحتاج إلى نظافة والمحطة بأكملها تحتاج إلى إعادة بناء وتخطيط وهذه الأعمال لن يقوم بها إلا هؤلاء الناس ..المشكلة أن هؤلاء فى حالة غياب وعى !!

أذن ما هو الحل ؟؟؟

هل ننضم الى المنتقدين ونقف فى طابور الشكوى ؟

هل ننضم الى هؤلاء المتراصين فى طابور لا هم له إلا الكلام ؟ هل نضع أيدينا على رؤوسنا وننتظر أن ياتى الذى لن يأتى ؟ هل نذهب لنشارك فى تحطيم ما تبقى من قضبان ؟ هل ننتظر اللحظة المناسبة لنقوم بسرقة أى شيئ لنبيعه بأى ثمن لأى أحد ؟

إذن ماذا نفعل ؟؟ بيد أنه لا حل ولا عمل إلا العمل .. العمل بجد العمل بإتقان العمل بإخلاص العمل بحب العمل بإيمان العمل بهدف العمل بجماعية العمل بنظام العمل بالعلم العمل بنظافة العمل برقى العمل بتسامح العمل بفكر العمل بإنتماء .. العمل .. العمل .. العمل العمل فى صمت العمل فى هدوء ...

يجب أن نكف ونتوقف عن الفهلوة عن النفاق عن الرياء عن الكسل عن النوم عن الخمول عن الكذب عن التشاحن عن التباغض عن الإستغلال عن الكراهية عن الفوضى عن الشكوى وعن الثرثرة وعن الرغى عن السرقة عن الرشوة عن التعقيد عن الروتين عن الحقد عن الحرام .. الحرام .. الحرام .. الحرام

ولكن متى نبدا ؟؟؟

أننا لا خيار أمامنا الا أن نبدأ فوراً فى العمل ونكف عن الحرام

ولكن من يجب عليه أن يبدأ أولا ؟؟؟

إننا جميعا علينا أن نبدأ فوراً فى العمل ولكل منا دوره فى المنظومة الإصلاحية الشاملة بيد أن الطريق طويل وشاق وهذا لا يهم على الاطلاق .. المهم هو أن نبدا !!! وقد تكون النتائج بعيدة وقد لا نرى أثرها فى القريب العاجل وقد ينقضى الأجل قبل تحقيقه لكن ليس علينا إلا أن نبدأ

وإذا بدأنا بالتأكيد سياتى القطار المنتظر وسنختار قائداً للقطار وسنقضى على البلطجية والمرتزقة داخله وسنصلح القطار حتى يسع الجميع .. جميع من عمل واجتهد وشارك فى الإصلاح بإخلاص .. والآن على الجميع أن يتوقف عن الكلام وعن الشكوى وعن الفهلوة ويبدأ عهد جديد من العمل من أجل البناء

بيد أننى ما زلت أقف متسكعا على رصيف الحماقة !!!! اليس كذلك ؟؟؟؟



فيما يبدو

* أتشكك كثيراً فى مغزى وتوقيت تعديلات التعريفة الجمركية خصوصا فيما يخص الملابس والأقمشة والأجهزة الكهربائية ، أتوقع أن تكون هناك موجة كساد وركود قد تكون حادة وعنيفة وشاملة وأتمنى أن أكون مخطئاً

* إنتخابات مجلس الشورى على الأبواب أرى من خبرتى المحدودة أن الإخوان المسلمون أبداً لن يحصلوا على أية مقاعد جديدة وستحسم هذه الإنتخابات غالباً من الجولة الأولى

* (بنات الليل) فيلم من إخراج وتأليف د/ هالة سرحان ' حقيقة أنا لا أعرف فى أى أنواع العلوم حصلت هالة على درجة الدكتوراة عموماً أنا لا أحب هذه السيدة ولا أطيق هذا البرنامج ولا أحترم الموضوعات التى يتناولها

* اللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة للنقل رجل محترم وكفى

* عادل رضوان عدلى عبد الرازق محمود ابوالعلا رؤوف حسين حمدى عبد العاطى رجال عنوانهم طهارة اليد ورجاحة العقل أتمنى أن يكون الوزير ـــ أى وزير ـــ سعيد الحظ وراجح العقل ويضع هؤلاء فى أماكنهم التى يستحقوها ... من أجل مصر لا من أجلهم

* رغم كل ما تورده وسائل الإعلام حول الموانى المطورة يبقى ميناء السخنة هو الرائد وهو المحرك وهو المحفز.

إدارة الأزمات والكوارث ..
فن يحتاج للتعلم والإتقان



بقلم / وسام غنيم

ينبغى أن نعترف بأن عالم اليوم هو عالم الأزمات فى جميع الجوانب السياسية والإقتصادية والبيئية والسكنية وغير ذلك. ولقد أصبح من المعروف بأن التحدى الكبير الذى يواجه الأفراد والمنظمات والدول يتحدد بسلسلة من الأزمات التى تختلف فى طبيعتها وحجمها وعوامل تحريكها مؤدية إلى خلق الصعوبات والمشكلات وإحداث الإنهيارات فى القيم والمعتقدات والممتلكات. لذا فإن مواجهة الأزمات والوعى بها يعد أمراً ضرورياً لتفادى المزيد من الخسائر المادية والمعنوية.

•مفهوم الأزمة والمشكلات والكوارث

أولاً: نريد أن نعرف (المشكلة)

هى حالة من التوتر وعدم الرضى نتيجة لوجود بعض الصعوبات التى تعوق تحقيق الأهداف والوصول إليها والمشكلة هى السبب لحالة غير مرغوب فيها وبالتالى يمكن أن تكون وتعمل بمثابة تمهيد الأزمة إذا اتخذت مساراً حاداً ومعقداً.

ثانياً: مفهوم الكارثة

هناك خلط كبير بين الكارثة والأزمة نظراً للإرتباط الشديد بين المفهومين فالمشكلة التى تبقى دون حسم لفترة طويلة تتحول إلى كارثة والكوارث هى غالباً الأسباب الرئيسية المسببة للأزمات. فالكارثة هى الحالة التى حدثت فعلاً وأدت إلى تدمير وخسائر فى الموارد البشرية والبشرية أو كلاهما.

وأسباب الكوارث بشكل عام:

– أسباب بشرية. – أسباب صناعية تكنولوجية

ثالثاً: الأزمة

هى نتيجة نهائية لتراكم مجموعة من التأثيرات أو حدوث خلل مفاجئ يؤثر على المقومات الرئيسية للنظام وتشكل الأزمة تهديد كبير وصريح وواضح لبقاء المنظمة أو المؤسسة أو الشركة أو حتى النظام نفسه.

*** أسباب الأزمات من وجهة نظر إدارية**

(1) **المعلومات الخاطئة أو الناقصة**

عندما تكون المعلومات غير متاحة أو قاصرة أو غير دقيقة فإن الإستنتاجات تكون خاطئة فتصبح القرارات أيضاً خاطئة وغير سليمة مما يؤدى لظهور أزمة.

(2) **التفسير الخاطئ للأمور**

إن الخلل فى عملية التقدير والتقويم للأمور والاعتماد على الجوانب الوجدانية والعاطفية أكثر من الجوانب العقلانية يجعل القرارات غير واقعية ويرتب ذلك نتائج تؤدى فى النهاية إلى الأزمة.

(3) **الضغوط**

هناك ضغوط داخلية وخارجية مثل الضرائب والمنافسة ومطالب العاملين والتكنولوجيا الجديدة فتتصارع هذه الضغوط مع بعضها ويجد المدير نفسه وسط هذه الضغوط فيكون قد تقدم مراحل كثيرة فى طريقه إلى الأزمة.

(4) **الجمود والتكرار**

قد يكون الجمود وتكرار الروتين اليومى فى الحياة الشخصية والعملية قد تكون مقدمة لحدوث الأزمة.

(5) **البحث عن الحلول السهلة**

إن حل المشكلات والأزمات يتطلب بذل الجهد والعرق وإعمال العقل. أما البحث عن الحلول السهلة يزيد المشكلات ويعقدها يحولها إلى أزمات.

(6) **الشائعات**

تؤثر الشائعات بشكل كبير على الروح المعنوية وتشيع نوعاً من عدم الثقة ووجود النار تحت الرماد أمر جاهز لأشعال الأزمات إذا لم يتم إكتشافها وإطفائها فى الوقت المناسب.

• إستراتيجيات مواجهة الأزمات

– إستراتيجية العنف فى التعامل مع الأزمة.

وتستخدم هذه الإستراتيجية مع الأزمة المجهولة التى لا يتوفر عنها معلومات كافية وكذلك تستخدم مع الأزمات المتعلقة بالمبادئ والقيم.

– إستراتيجية وقف النمو

تهدف إلى التركيز على قبول الأمر الواقع وبذل الجهد لمنع تدهوره وفى نفس الوقت السعى إلى تقليل درجة تأثير الأزمة وعدم الوصول إلى درجة الإنفجار وتستخدم فى حالة التعامل مع قضايا الرأى العام والإضطرابات.

– استراتيجية التجزئة

وتستخدم فى الأزمات الكبيرة حيث يتم تجزئتها إلى أزمات صغيرة ذات ضغوط أقل مما يسهل التعامل معها.

– إستراتيجية إجهاض الفكر الصانع للأزمة

ويمثل الفكر الذى يقف وراء الأزمة فى صورة إتجاهات معينة تأثير شديد على قوة الأزمة وتركز هذه الإستراتيجية على التأثير فى هذا الفكر وإضعاف الأسس التى يقوم عليها حيث ينصرف عنها بعض القوى وتضعف الأزمة.

– إستراتيجية وضع الأزمة للأمام

وتهدف إلى الإسراع بدفع القوى المشاركة فى صناعة الأزمة إلى مرحلة متقدمة تظهر خلافاتهم وتسرع بوجود الصراع بينهم ويستخدم فى هذه الإستراتيجية تسرب معلومات خاطئة وتنازلات تكتيكية لتكون مصدر للصراع ثم يستفاد منها.

– إستراتيجية تغيير المسار

تهدف إلى التعامل مع الأزمات الجارفة والشديدة التى يصعب الوقوف أمامها.

*** ما هى الخطوات الفنية لإدارة الأزمة قبل حدوثها**

– تكوين فريق عمل لوقت الأزمات وإمداده بأفضل الكوادر والتجهيزات والأدوات.
– تخطيط الوقت أثناء الأزمات والاستفادة من كل دقيقة فى تخفيف أثر الأزمة.
– الرفع من معنويات العاملين وقت الأزمات.
– الإبداع والتجديد فى المواقف العصيبة وإشعال روح الإبداع بين الفريق.
– حل المشكلات وقت الأزمات بتحديد المشكلة وإجراء المشورة وإختيار الحل الأنسب.
– تقبل التغيير وقت الأزمات.
– العمل على حصر الأزمات التى قد تحدث فى الحاضر والمستقبل والعمل على دراستها.

من يدير الأزمة: مدير أم فريق الأزمة

والأزمة يجب ألا تدار فقط من خلال المدير الخارق وإنما من خلال فريق خاص يختار أعضاؤه بعناية فائقة ليتم بعد ذلك تدريبهم ورفع مستوياتهم وإكسابهم المهارات اللازمة لإدارة الأزمة.

خطوات كيفية إدارة الأزمات

أولاً: تشخيص الأزمة وتحديد أسبابها:

وفى هذه الخطوة يجب تحديد الأزمة بدقة: وهنا يجب أن نفرق بين الأزمة الظاهرية والأزمة الحقيقية.

فالأولى: قد يفتعلها الخصم من أجل المناورة وكشف بعض الأوراق بل ربما من أجل استنزاف الموارد وإنهاك القوى. ومدير الأزمة المبدع يمتلك حساسية بالغة تجاه المشاكل والأزمات. كما أنه يعايشها بصدق وحرارة ليكتشف بهذه المعايشة جوهرها وأبعادها ليتلمس أسبابها.

ولكن كيف نشخص الأزمة؟

(1) إستقراء تاريخ الأزمة وتصنيفه إلى مراحل.
(2) تفكيك الأزمة إلى الأجزاء المنطقية التى تفاعلت فى حدوثها.

ثانياً: تحديد الأهداف «لماذا تدير الأزمة»

لابد أن نجاوب على هذا السؤال بصورة علمية ووضع الأهداف واضحة دقيقة، متناسقة، متكاملة، واقعية، قابلة للقياس، وأن تكون من نوع واحد.

ثالثاً: الحد من تفاقم الأزمة

بعد تحديد الأهداف لابد أن نحدد البدائل الممكنة غير أن تصاعد أحداث الأزمة التفكير فى آلية للحد من تفاقمها من خلال تحديد بدائل أولية أو علاجات مسكنة.

رابعاً: تحديد البدائل الممكنة

فى هذه المرحلة لابد من فريق البحث تسجيل كل البدائل التى تطرأ على تفكيرهم للاختيار منها البدائل الجيدة التى نفذت فى بعض الأزمات وقد هوجمت فى البداية ووصفت بأنها مثالية أو مجنونة.

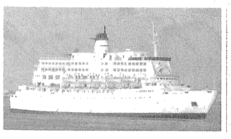
خامساً: اختيار أفضل البدائل

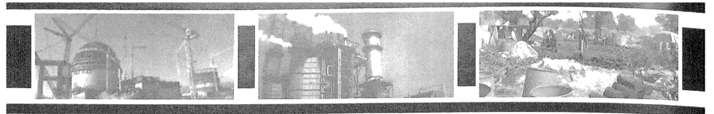
بعد تحديد البدائل الممكنة يجب إخضاعها لدراسة علمية يشترك فيها مجموعة من الخبراء والمتخصصين: فريق الأزمة و بعض المستشارين.

وأخيراً: النموذج الإسلامى لإدارة الأزمات:

– أن يكون مرجع إدارة الأزمة نابع من كتاب الله وسنة رسول الله.
– الشعور بالطمأنينة والثقة بالله ثم الثقة بالذات والنفس.
– التعلق بالله جل جلاله والإكثار من الدعاء.
– الثقة بقول الله تعالى : [إِنَّ مَعَ العُسْرِ يُسْراً]
– الاستفادة مما سبق من تجارب ماضية.
– عدم تقليد المنظمات الأخرى فى حلول الأزمات التى تتبعها فيما يناسب منظمة ليس بالضرورة أن يناسب منظمة أخرى لعدم تكافؤ الظروف بين المنظمات.
– المبادأة والإبتكار فيما يخدم تغيير المنظمة نحو الأفضل.
– أن يتبنى إدارة الأزمات داخل المنظمات قائداً يتمتع بصفات تؤهله لإدارة الأزمات وحل المشكلات.
– الموازنة الموضوعية بين البدائل المتاحة واختيار أقربها إلى حل الأزمة.
– الإستخارة فى الأمر.
– التمسك بالقيم والمثل والأخلاق والسلوكيات الحسنة عن رسولنا الكريم صلى الله عليه وسلم.

***





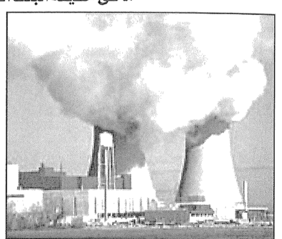
بقلم/ ولاء حمزة

مصر والطموح القومى النووى

هناك نهضة فى عالم الطاقة النووية يشهدها العالم بعد فترة ركود طويلة وكانت دعوة الرئيس مبارك فى خطابه بختام المؤتمر السنوى الرابع للحزب الوطنى لدراسة إستخدام الطاقة النووية كمصدر بديل للطاقة دعوة هامة جداً حيث أن هذه الدعوة جاءت بعد حوالى أكثر من 25 عاماً من تجميد مشروع البرنامج النووى المصرى ولكن:

- لماذا تأخر هذا المشروع أكثر من 25 عاماً؟ - إلى أى شئ سينتهى الصراع على منطقة "الضبعة"؟

- ما هى حقيقة البنك الدولى لأعمال البر النووية وخفايا الدوافع النبيلة؟



هناك دول إختارت الخيار العسكرى النووى مثل باكستان وإسرائيل الشمالية وهناك دول أخرى أعضاء فى معاهدة الأنتشار النووى والذى يقتصر إستخدامه على الأغراض السلمية ومصر ستكون من هذه الدول وللإنضمام لهذه المعاهدة مزايا عديدة منها ضمان المساعدات الكبرى التى تقدمها الوكالة الدولية لتطوير إستخدامات الطاقة للأغراض السمية مع تقديم الدعم والسند فى الدراسات وتدريب الكوادر وغيرها ومن هذا المنطلق فلا مخاوف من وجود ضغوط سياسية لوقف المشروع بعكس موقف إيران لعدم وجود شفافية فى نشاطها النووى.

وهناك حتمية للجوء مصر إلى الطاقة النووية فى ذلك الوقت خاصة وأن البترول والغاز أصبحا من المصادر الناضبة وإحتياطاتها منهما محدودة والطاقة الشمسية مازالت فى مراحل تطويرها الأولى وتكلفتها مازالت عالية ومعظم المتاح من الطاقة المتولدة من المياه قد تم إستغلاله كما أن إحتياطات الفحم فى مصر محدودة تتراوح ما بين 35-50 مليون طن والمخزون لا يفى بإحتياجات مصر ومن المتوقع أن الكهرباء التى ستولدها هذه المحطة نظيفة وغير ملوثة للبيئة وسيكون توليدها منخفض.

لماذا تأخر هذا المشروع أكثر من 25 عاماً؟!

رغم الإنتهاء من كل الدراسات الخاصة بإنشاء المحطة النووية المصرية منذ أوائل الثمانينات إلا إنه كان هناك بعد العوائق والمواقف مما أدى إلى تأجيل تنفيذ المشروع:

1 - كان هناك بالفعل بوادر لتوقيع عقد التنفيذ فى مايو 86 وقبل التوقيع بأيام أشار المهندس ماهر أباظة إنه كان هناك وفد مصرى فى زيارة للبرازيل فى أبريل 86 ووقعت حادثة إنفجار المفاعل النووى الروسى فى تشيرنوبيل وسارت حالة من الذعر فى العالم أجمع من إحتمالات حدوث تسربات إشعاعية للدول المجاورة فأمر الرئيس مبارك بتأجيل تنفيذ توقيع إنشاء هذه المحطة.

2 - وفى عام 90 بدأ ظهور الغاز الطبيعى بكثافة عالية وأمكن إستغلاله فى محطات توليد الكهرباء فتسبب فى تأجيل التفكير فى تنفيذ المشروع للمرة الثانية.

ولكن اليوم يجب أن نبدأ فى تنفيذ دون تباطؤ لمواكبة العصر ولأن التكلفة كل يوم تزيد كما أن تنتج 21 ألف ميجاوات من الكهرباء وفى عام 2027 ستصل إحتياجاتنا إلى 63 ألف ميجاوات وهذا ما يدفعنا للبدء بسرعة فى إقامة محطتنا النووية هكذا أشار د.كريم الأدهم الرئيس السابق لمركز الأمان النووى مع التأكيد أن الأجيال الجديدة من المحطات النووية ذات التقنية العالية تجعل الخوف منها لا أساس له من الصحة فكثير من المحطات النووية فى العالم كلها تقع داخل المناطق السكنية ولم يحدث منها خطورة وذلك نظراً لتطور عوامل الأمان النووى على مستوى العالم.

حقيقة الصراع على منطقة "الضبعة"

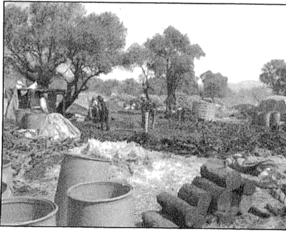
منذ أكثر من 25 عاماً وإلى الآن فإن منطقة الضبعة هو أفضل موقع لإقامة محطة نووية مصرية هكذا أكد د.حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة بجريدة أخبار اليوم فلقد تم إختيارها عام 81 بعد دراسة وبحث لعدة سنوات فهى منطقة قريبة من البحر التى سيحتاجها المشروع لعملية التبريد المستمر مع سرعة الرياح المثالية فى هذه المنطقة وهى منطقة ليست قريبة من النشاط الزلزالى والبركانى وبعيدة عن الكثافة السكانية والمطارات فهى كل النواحى موقع مثالى ومتميز وإن كان لابد من تحديث هذه الدراسات وإعادة دراسة الظروف والمتغيرات المستجدة مثل سرعة الرياح والتيارات البحرية والزحف العمرانى وغيره من المتغيرات حيث إنه من المقترح إقامة هذه المحطة على مساحة 15 كم بطول الساحل الشمالى فى عمق 3كم فالساحل الشمالى يبدأ من مدينة الإسكندرية وحتى السلوم بطول 500 كم وتقع منطقة الضبعة فى منتصف الطريق تقريباً .. كما أن المشروع سيساعد فى تعمير الـ400 كم المتبقية فى الساحل الشمالى ويمكن أن تمنحنا محطة مياه تحليه لمياه البحر توفر مياه شرب نقية للساحل الشمالى بأكمله..

ومن جانب أخر هناك نداء لتغيير هذا الموقع وأستبداله حيث يطالب رجال الأعمال والمستثمرين بإستغلال هذه المنطقة فى إقامة قرى سياحية فمن يدرى إلى أى شئ سينتهى هذا الصراع؟

البنك الدولى النووى وحقيقة الخفايا

هناك تداول حول فكرة إقامة " بنك للوقود النووى" تتولى تغذيته أمريكا وروسيا وتدور فكرته حول تجنب العديد من الدول "مشقة" تخصيب اليورانيوم بنفسها وهو إقتراح أمريكى روسى وهناك أيضاً أقتراح أخر ألمانى يتمثل فى إقامة مفاعل للتحضير تشارك فى تشغيله دول عده على أن يتم إقامته خارج حدود الدول المشاركة فى إدارته مع الإستفادة من إنتاجه!!

ففكرة البنك أو إقتراح المفاعل (المشترك) وبعيداً عن نظرية المؤامرة التى يمكن أن تغرى أى دولة للقبول فإن ذلك يعد هيمنه من نوع جديد حيث أن إمتلاك المفاعلات دون حق التخصيب يعنى أنه سوف يكون هناك حاجة دائمة إلى حائزيها بالطبع مع التدخل والتحكم فى شئون ورغبات هذه الدولة فهذه هى حقيقة البنك الدولى لأعمال البر النووية وخفايا الدوافع النبيلة التى تدعيها!!!





هل هناك صديق حقيقي؟!!

يعرف الأصدقاء الحقيقيين وقت الشدة فيجب أن نحرص عند اقتنائهم فالأصدقاء مثل النجوم قد لا نراهم فى كل وقت .. لكنهم وبكل تأكيد – موجودون دائماً .. ولكن المهم أن يكون صديق حقيقى حميم!!! ويدرك مفهوم الصداقة جيداً ....

زوج الموناليزا وغيرته الشديدة:

كانت الموناليزا أميرة طلب من دافنشى رسمها ولكنه وقع فى حبها فأطال رسمه لها ليلقاها لأطول فترة ممكنة وعندما شعر الزوج بذلك أخذ اللوحة ومنه دافنشى من دخول القصر ولكن دافنشى طلب من الأمير أن يسمح له بوضع خلفية طبيعية للوحة فسمح له بأخذها فذهب باللوحة ولم يعد.

أقوال مأثورة:

(*) فى القسم الأول من الليل راجع أخطاءك .... وفى القسم الأخير راجع أخطاء سواك إذا ظل لك قسم أخير!! (وليام شكسبير).

(*) المرأة كالبحر مطيعة لمن يقوى عليها .. جبارة لمن يخشاها. (الفيلسوف الاغريقى فولر)

(*) بعض النساء يفقدن القدرة على فن المحادثة ولكنهن للأسف لا يفقدن القدرة على الكلام. (برناردشو)

من التراث اليهودي: صلاة اللعنة السرية

هناك صلاة سرية يقيمها اليهود المتدينون تدعو الرب بهلاك شخص ما وتسمى «بولسا دنورا» وهى كلمة آرامية وقد سبق أن دعا بها اليهود على رابين بعد توقيعه اتفاقيات أوسلو وتم اغتياله بعدها وأيضا نجحت هذه الصلوات التى مارسوها ضد شارون الذى يعد فى عداد الأموات وقاموا بتصوير هذه الصلاة لشارون فى إحدى المقابر اليهودية وعرضوا الشريط الفيديو الخاص به للبيع لإحدى القنوات التليفزيونية الإسرائيلية بمبلغ 700 دولار كى يثبتوا أنهم قاموا بهذه الصلاة ودعوا بهلاك شارون فعلا .

من عالم الحيوان: النمل يتكلم ....

فى معهد علم الكائنات والبيئة فى سيبيريا يقوم العلماء بدراسة لغة النمل وهم على يقين من أنه بمجرد حل رموز كل الكلمات فى لغة النمل التى لم يبق منها إلا القليل جداً سيكون بالإمكان إعطاء أوامر لها للقيام بعدة أعمال وأثبتت نتيجة التجاربة العديدة أنه من الممكن مقارنة النمل من حيث ذكائه بالكلاب المدربة بشكل جيد.

من عالم الحيوان: النمل يتكلم ....

فى معهد علم الكائنات والبيئة فى سيبيريا يقوم العلماء بدراسة لغة النمل وهم على يقين من أنه بمجرد حل رموز كل الكلمات فى لغة النمل التى لم يبق منها إلا القليل جداً سيكون بالإمكان إعطاء أوامر لها للقيام بعدة أعمال وأثبتت نتيجة التجاربة العديدة أنه من الممكن مقارنة النمل من حيث ذكائه بالكلاب المدربة بشكل جيد.

صحتك تهمنا:

أكدت دراسة فرنسية حديثة أن الموز يعد خير غذاء يمد الإنسان بالطاقة والحيوية فهو يحتوى على عناصر تثير النشوة والسعادة فى النفس وتقلل من الاكتئاب ومن أهمها فيتامين «ب ٦» كما أنه يساعد فى علاج الاضطرابات المعوية.

– والجديد والأهم أن أحد الباحثين الفرنسيين أكد أن الموز يمتد مفعولة ليساعد المدخن للإقلاع عن التدخين لمقدرته على التغلب على آثار تراجع نسبة النيكوتين فى الدم.

همسات

* العدل جنة المظلوم ،جحيم الظالم.
* إذا لقيت اللئيم فخالفه .. وإذا لقيت الكريم فخالطه.
* عدو عاقل أفضل من صديق جاهل.
* خير الكلام ما لم يحتاج بعده إلى كلام.
* لا تبحث عن نفسك .. فهى تصرفاتك.

•• حل مسابقة العدد السابق ••

52= (2) ، (19) (20) ، (13) (14) ، 52= (18) (8) (10) (16) =52

من عالم السياحة
الأهرامات الصينية عمرها ألف عام فقط ومهددة بالانهيار!!!

الأهرامات الصينية تعرف باسم «اهرامات الشرق» ،وهى توجد فى غرب الصين وهى تشبه الاهرامات المصرية التى يمتد عمرها أكثر من 7 آلاف سنة بينما الاهرامات الصينية عمرها ألف عام فقط ومع ذلك فهى مهددة بالانهيار حيث سقط فيها حائط يبلغ طوله 10 أمتار نتيجة لعوامل التعرية من رياح وأمطار والتى أحدثت بها فجوة بلغت مترين.

حكمة العدد: عزيزى القارئ: فكر قليلاً قبل أن تثق كثيراً.

دنيا المرأة
نصائح لكل إمرأة

اصنعي بنفسك جل لشعرك

مقادير الچل – ملعقة چيلاتين – كوب ماء دافئ

الطريقة اخلطى الچيلاتين مع الماء ثم أنقليه لوعاء نظيف. ضعيه فى الثلاجة وأتركيه حتى يجمد. وأستخدميه متى أحتجتيه.

– طريقة صنع جل الإستحمام

مقادير الجل

– نصف كوب ماء – كيس چيلاتين غير منكه

– نصف كوب شامبو للأطفال

طريقة العمل

– سخنى الماء حتى الغليان. أذيبى فيه الچيلاتين.

– أضيفى إليه الشامبو بالتدرج، ثم أخلطى حتى يمتزج الخليط

– أنقلى الخليط إلى برطمان نظيف وجاف ثم ضعيه فى الثلاجة.

– منظف السكر البني

السكر البنى يعتبر جيداً كمادة مصنفره لتنظيف البشرة وذلك عند إضافتها مع الصابون أو أى غسول تجميلى، فهو يذوب، بلطف وتنظيف البشرة ويمكن استخدام السكر الأبيض بدلاً من السكر البنى ثم أغسلى وجهك بالماء الدافئ.

مكونات القناع المصري

مقادير القناع

– بيضة مخفوقة – ملعقة دقيق كبيرة – نصف ملعقة ملح البحر– ملعقة حليب كامل الدسم

طريقة عمل القناع

– أخلطى جميع مقادير الخليط حتى تصبح كالكريمة

– ضعيها على وجهك ورقبتك. أتركيها لمدة 15 دقيقة

– أغسليها بالماء البارد وجففى وجهك

أصنعي كريم لليدين

– ملعقتان زيت زيتون – ملعقتان عسل – ملعقة الليستين

– نصف ملعة خل التفاح

الطريقة – ضعى فى الخلاط جميع المقادير واخلطيها جيداً

– أنقليها لوعاء نظيف وجاف وأحكمى إغلاقها

– سوف تلاحظين أنها لاصقة ولذجة بعض الشئ . ولكن هذه اللذوجة سوف تختفى بعد يوم أو يومان.

طريقة لحل مشكلة تكسير الشعر

المقادير:

نصف بصلة + فص ثوم + فنجان زيت زيتون + ماء

الطريقة يتم خلط المقادير ثم وضعها على الشعر لمدة أقل من نصف ساعة (فقط).

قناع الكمثرى للبشرة الجافة

المقادير: ربع ثمرة كمثرى + بياض بيضة + نصف ملعقة عسل

الطريقة: تهرس الكمثرى جيداً ثم يضاف إليها الخليط (العسل + البيض) ثم توضع على الوجه لمدة ربع ساعة ثم يشطف بالماء الفاتر.

قناع الشعير للبشرة المجهدة

المقادير: 2 ملعقة شعير مطحون + 2 ملعقة مفروم النعناع الطازج + 2 ملعقة عسل + 2 ملعقة حليب

الطريقة: يقلب الشعير مع العسل والنعناع بإستخدام الشوكة، ثم يضاف الحليب ويوضع النعناع على البشرة لمدة نصف ساعة ثم يشطف بالماء البارد

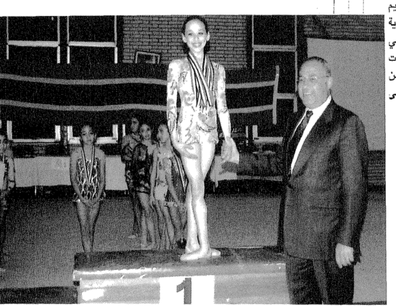




اللاعبة سارة محمد رستم بطلة الجمهورية تحت 10 سنوات تحرز 6 ميداليات ذهبية



اللاعبة سارة رستم بطلة الجمهورية فى لعبة أداة الحبل



بطلة الجمهورية اللاعبة سارة رستم الحائزة على 6 ميداليات ذهبية بصحبة السيد الدكتور/ وجدى أبو المعاطى

نهى الإتحاد المصرى للجمباز بتنظيمه الناجح لبطولة الجمهورية للجمباز الإيقاعى فى جميع المراحل السنية وشارك فى هذه البطولة مختلف الأندية الرياضية المصرية لذا نتوجه بجزيل الشكر للإتحاد المصرى للجمباز ممثلاً فى الأستاذ الدكتور وجدى أبو المعاطى رئيس مجلس إدارة الإتحاد والأستاذ الدكتور محمد العربى شمعون نائب رئيس مجلس إدارة الإتحاد والأستاذ الدكتور سعيد عبد الرشيد أمين صندوق الإتحاد واللواء نظمى نديم عضو مجلس الإدارة والدكتورة ليلى الشحات عضو مجلس الإدارة والأستاذة هالة سلامة عضو مجلس الإدارة والمهندس أدهم كامل عضو مجلس الإدارة والأستاذ عبد الرحيم حسن مندوب المجلس القومى للرياضة والدكتورة ماجدة إسماعيل مستشار الإتحاد والدكتورة منى عبد العال مقرر اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعى والأستاذة نهى عبد الوهاب عضو اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعى بالإتحاد العربى والمصرى والأستاذة منال الشلقانى عضو اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعى والأستاذ ياسين يوسف عضو اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعى والأستاذ طارق البحيري عضو مجلس إدارة نادي الجزيرة.

كما نتقدم بالشكر للجنة المسابقات ممثلة فى الأستاذ خالد الديب ونتقدم بالشكر والتقدير لرئيس وأعضاء مجلس إدارة نادى الجزيرة ورئيس وأعضاء مجلس إدارة نادى سموحة واللواء/ عاطف عليم مدير عام المركز الأوليمبى وذلك لإستضافتهم بطولات الجمهورية موسم 2007/2006. ولا ننسي ما قامت به الأستاذة نانسي غطاس المديرة الفنية للجمباز الإيقاعي (سبورتنج) من مجهودات وكذا جميع مدربات الجمباز الايقاعي بالنادي على جهودهن للوصول باللاعبات إلى المستوى اللائق في هذه البطولة، وسنوالى نشر النتائج فى هذا العدد والأعداد القادمة

تحت 9 سنوات

المركز الأول (بطلة الجمهورية) ميادة خالد- نادى سبورتنج
المركز الثانى نورهان حاتم خطاب - نادى هليوبوليس
المركز الثالث حبيبة محمد السيد - نادى سبورتنج

نتيجة الفرق

المركز الأول	نادى سبورتنج
المركز الثانى	نادى هليوبوليس
المركز الثالث	نادي وادى دجلة

نتيجة فردى الأدوات المرحلة تحت 9 سنوات

الحر

الأولى نورهان حاتم خطاب (هليوبوليس)
الثانية هنا عمرو (وادى دجلة)
الثانى مكرر ميادة خالد (سبورتنج)



اللاعبة سارة رستم بطلة الجمهورية فى لعبة أداة الحر

الفردى العام تحت 10 سنوات سارة رستم (سبورتنج) أول - كريمان أشرف (سبورتنج) ثانى - أميرة لطفى (سموحة) ثالث

الحبل

الأولى ميادة خالد (سبورتنج)
الثانية حبيبة محمد السيد (سبورتنج)
الثالثة مريم ماجد (سبورتنج)

الكرة

الأولى نورهان حاتم خطاب (هليوبوليس)
الثانية ميادة خالد (سبورتنج)
الثالثة ياسمين خالد(الجزيرة)

تحت 10 سنوات

نتيجة الفردى العام

المركز الأول (بطلة الجمهورية) سارة محمد رستم (سبورتنج)
المركز الثانى كريمان محمد أشرف (سبورتنج)
المركز الثالث أميرة لطفى عدوى (سموحة)

نتيجة الفرق

المركز الأول نادى سبورتنج
المركز الثانى نادى الجزيرة
المركز الثالث نادى سموحة

نتيجة فردى الأدوات المرحلة تحت 10 سنوات

الحر

الأولى سارة رستم (سبورتنج)
الثانية هالة هيثم (سبوتنج)
الثالثة أميرة لطفى (سموحة)

الحبل

الأولى سارة رستم (سبورتنج)
الثانية هالة هيثم (سبورتنج)
الثالثة حبيبة عبد العزيز (الجزيرة)

الطوق

الأولى سارة رستم (سبورتنج)
الثانية أميرة لطفى (سموحة)
الثالثة كريمان أشرف (سبورتنج)

الكرة

الأولى سارة رستم (سبورتنج)
الثانية أميرة لطفى (سموحة)
الثالثة حبيبة عبد العزيز (الجزيرة)



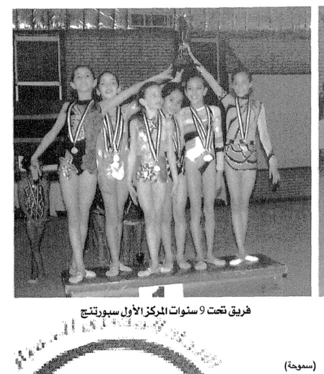
الأول سبورتنج - الثانى هليوبوليس - الثالث وادى دجلة ومعهم الدكتور/ وجدى أبو المعاطى - اللواء/ نظمى نديم والمدربتان أيلينا (وادى دجلة) - جيهان رمضان (سبورتنج)



نتيجة الفرق تحت 10 سنوات المركز الأول نادى سبورتنج - المركز الثانى نادى الجزيرة - المركز الثالث نادى سموحة ومعهم الدكتور وجدى أبو المعاطى - المدربة المتميزة لينا منير (سبورتنج) والمدربتان سيڤارا كريموڤا وبسنت عادل (سبورتنج) والأستاذ طارق البحيرى



فريق تحت 9 وتحت 10 سنوات المركز الأول (سبورتنج) ومعهن المدربات سيڤارا كريموڤا وبسنت عادل ولينا منير والأستاذة نانسى غطاس المديرة الفنية للجمباز الإيقاعى (سبورتنج)



فريق تحت 9 سنوات المركز الأول سبورتنج

تحت 11 سنة

نتيجة الفردى العام

المركز الأول	(بطلة الجمهورية) چاسينت طارق	(الجزيرة)
المركز الثانى	عالية الكاتب	(الجزيرة)
المركز الثالث	عائشة نيازى	(الجزيرة)

نتيجة الفرق

المركز الأول	نادى الجزيرة
المركز الثانى	نادى الصيد

نتيجة فردى الأدوات تحت 11 سنة

الحبل

الأولى	عائشة نيازى	(الجزيرة)
الثانية	رنا عزمى	(سموحة)
الثالثة	أمنية مجدى	(الصيد)

الطوق

الأولى	رنا عزمى	(سموحة)
الثانية	چاسينت طارق	(الجزيرة)
الثالثة	عالية الكاتب	(الجزيرة)

الكرة

الأولى	عائشة نيازى	(الجزيرة)
الثانية	چاسنيت طارق	(الجزيرة)
الثالثة	رانا عزمى	(سموحة)

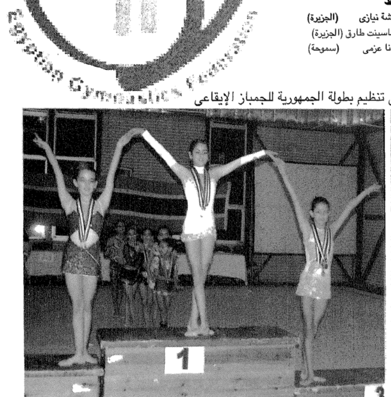
الشريط

الأولى	عائشة نيازى	(الجزيرة)
الثانية	چاسينت طارق	(الجزيرة)
الثالثة	رانا عزمى	(سموحة)

ونود التوجه بالشكر لكل من ساهم فى تنظيم بطولة الجمهورية للجمباز الإيقاعى



فريق تحت 11 سنة نادى الجزيرة المركز الأول - نادى الصيد المركز الثانى ومعهما الدكتورة ماجدة إسماعيل والمدربة المتميزة باولينا نيكولوڤيا والأستاذ طارق البحيري

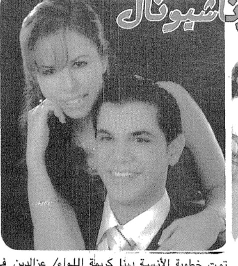


الفردى العام چاسينت طارق (الجزيرة) أول - عالية الكاتب (الجزيرة) ثانى- عائشة نيازى (الجزيرة) ثالث

مجتمع إنترناشيونال



فى حفل بهيج تم زفاف الأنسة/ مروة جمال محمد رضوان بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى إلى السيد المحاسب/ محمد عادل فهمى بالمصرف المتحد. ألف مبروك



تمت خطوبة الأنسة دينا كريمة اللواء/ عزالدين البيلى على الأستاذ إيهاب نجل اللواء/ نبيل قنديل وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين ألف مبروك

فى حفل بهيج تم زفاف الأنسة/ سماح مصطفى إلى الأستاذ/ عصام على السيد وأسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها يهنئون العروسين وأسرتيهما



أرق التهانى بزفاف الأنسة هبة كريمة الأستاذ عادل البرجيسى مدير عام التنظيم والإدارة بهيئة ميناء دمياط الى المهندس محمد البرجيسى بهيئة ميناء دمياط



أسرة قطاع النقل البحرى تتقدم بالتهانى للزميلة تهانى وعريسها محمد بمناسبة عقد القران



أجمل التهانى القلبية من العاملين بقطاع النقل البحرى بخطوبة أحمد صلاح وعروسه دنيا سليم نجل المهندس صلاح بخاطره



الأستاذ/ تامر نعيم أبو الهدى بهيئة ميناء دمياط و الأنسة دعاء جلال العشرى أرق التهانى من أ/ ممدوح الشيطى مدير العلاقات العامة بهيئة ميناء دمياط بالخطوبة السعيدة



محمد عبد المرضى والأسرة يهنئون المحاسب/ طارق حسين والأنسة/ أمينة عبد المرضى بالخطوبة السعيدة



مبروك النجاح أحمد شبل لحصوله على الثانوية العامة من أمريكا

عيد ميلاد سعيد



روان أحمد الخضيرى

بمناسبة عيد ميلاد الحفيدة الغالية/ فريدة الديب ينتهز جدها اللواء / محمد الديب هذه المناسبة السعيدة لتهنئتها ولتفوقها الباهر فى إمتحانات نصف العام الدراسى ولنشاطها الثقافى والرياضى المتميز بكلية النصر للبنات EGC.



دارين عمرو محمد زكى يوسف حسام الدين رفعت